UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER — FACULTÉ DE DROIT

LES

TARIFS DES CHEMINS DE FER

D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

ÉTUDE ÉCONOMIQUE ET JURIDIQUE

THÈSE DE DOCTORAT

PAR

Antoine OLMI

AVOCAT

LAURÉAT DE LA FACULTÉ DE DROIT

OFFICIER D'ACADÉMIE

MONTPELLIER
IMPRIMERIE FIRMIN ET MONTANE
MONTANE, SICARDI ET VALENTIN, SUCCESSEURS
Rue Ferdinand Fabre et Quai du Verdanson

1911

LES

TARIFS DES CHEMINS DE FER

D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

ETUDE ÉCONOMIQUE ET JURIDIQUE

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER

FACULTÉ DE DROIT

MM. **Vigié,** Doyen, professeur de Droit civil, chargé du cours d'Enregistrement.

Brémond, Assesseur, professeur de Droit administratif.

Glaize, professeur honoraire.

Laborde, professeur de Droit criminel, chargé du cours de Législation et Economie industrielles.

Charmont, professeur de Droit civil.

Chausse, professeur de Droit romain.

Valéry, professeur de Droit commercial, chargé du cours de Droit international privé.

Perreau, professeur de Procédure civile.

Margat, professeur de Droit civil.

Moye, professeur de Droit international public.

Rist, professeur d'Economie politique.

Barthélemy, professeur de Droit constitutionnel.

Giffard, professeur d'Histoire du Droit.

Morin, agrégé, chargé d'un cours de Droit Civil approfondi.

Bridrey, agrégé, chargé d'un cours de Droit romain.

Nogaro, agrégé, chargé d'un cours d'Économie politique.

Rochette, secrétaire.

MEMBRES DU JURY :

MM. **Valéry,** *président.*
Charmont,
Nogaro, } *assesseurs.*

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs

A LA MÉMOIRE

DE MES PÈRE ET MÈRE

A LA MÉMOIRE DE MON MEILLEUR AMI

MONSIEUR FÉLIX DE LA POMMEREY

INSPECTEUR HONORAIRE DES ENFANTS ASSISTÉS

A MONSIEUR CLAUDE LORRAIN

ANCIEN JUGE AU TRIBUNAL DE COMMERCE

PRÉSIDENT DE L'UNION COMMERCIALE ET INDUSTRIELLE DE LA VILLE DE NIMES

OFFICIER D'ACADÉMIE

A MON ÉPOUSE

A MON FILS

MEIS ET AMICIS

A. OLMI DE SUSINI.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41534902_0004

LES

TARIFS DES CHEMINS DE FER

D'INTÉRÊT GÉNÉRAL [1]

ÉTUDE ÉCONOMIQUE ET JURIDIQUE

INTRODUCTION

L'étude des tarifs de chemins de fer présente un intérêt pratique évident ; de plus, elle nous donne l'occasion, au point de vue économique, d'examiner un cas intéressant de prix de monopole.

§ 1. — Si, en principe, le régime industriel moderne est celui de la libre concurrence, nous pouvons dire que l'Exploitation des chemins de fer constitue, sinon un monopole de droit, mais tout

(1) Il n'y a pas d'acte législatif qui emploie les mots de chemin de fer d'intérêt général ; c'est une expression que la doctrine et la jurisprudence ont dû créer lorsque la loi du 12 juillet 1865 a institué les chemins de fer dit d'intérêt local.

au moins un monopole de fait. Il semblerait, à première vue, qu'on a cherché à laisser, à la merci de quelques capitalistes, une des plus grandes branches de l'industrie. Il n'en est cependant pas ainsi. Le malheur est qu'on n'a pas toujours tenu compte, dans la discussion, de l'étendue du droit de contrôle attribué à l'Etat en matière d'exploitation.

Nous savons, en effet, que les cahiers des charges des Compagnies leur imposent le devoir de soumettre à l'administration supérieure, l'homologation de leurs tarifs auxquels, au surplus, il est fixé un maximum qui, du reste, n'est jamais atteint.

Nous voyons déjà là une garantie de nature à éviter, pour le moins, un monopole absolu. On a fait valoir aussi que, si le morcellement excessif des lignes avait des conséquences regrettables, la concentration des services dans une mesure qui dépasserait les forces d'une compagnie avait également ses dangers. Puis, on a exprimé le regret que le système établi par la législation française ait privé le pays des avantages de la concurrence. On a dit que la concurrence est la sauve garde contre les abus que la liberté pouvait entraîner, car elle maintient dans des bornes raisonnables ceux-là mêmes qui seraient le plus disposés à n'écouter que leur avidité. Mais cette concurrence, comment espérer de l'obtenir en matière de chemin de fer ? Pourrait-on jamais songer à livrer l'usage de la voie à tout le monde sans s'exposer à des

inconvénients qui aboutiraient à des catastrophes certaines ?

D'autre part, si l'on admettait la possibilité de la concurrence, elle ne pourrait se produire que sous forme de lignes parallèles ; d'où cette conséquence que, non seulement les capitaux feraient double emploi, les tarifs seraient plus élevés, mais une lutte s'engagerait entre les compagnies rivales, lutte qui aboutirait à la ruine de chacune d'elles. La concurrence est donc, sinon impossible, du moins bien difficile à établir, parce qu'elle exigerait l'immobilisation de capitaux considérables qui seraient perdus en cas d'insuccès.

Il est donc certain que, étant donnée la nature des choses, la concurrence ferait place à l'entente, lorsque, après une période de lutte plus ou moins prolongée, l'une des entreprises n'aurait pas réussi à décourager l'autre, et que pendant longtemps le gros public aurait à supporter les charges de cette entente.

Colson dit que : « Lorsqu'il s'agit de voies de communication organisées en vue de rémunérer au moyen de péages le capital engagé, le monopole est la règle, la concurrence reste l'exception, et les accords auxquels elle aboutit toujours, quand elle a pris naissance, n'ont pas seulement pour effet de limiter son action ; ils reconstituent un véritable monopole exploité en commun par les anciens concurrents. »

Contre le système adopté par le législateur français, en matière de chemin de fer, on a invoqué

souvent l'exemple de l'Angleterre et de l'Amérique. Il est à remarquer cependant que, si l'on étudie avec soin les événements qui se sont produits dans ces deux derniers pays, nous trouverions des arguments d'une force telle contre la concurrence, que nous verrions se justifier la parole de Stephenson : « La concurrence, disait-il, est impossible à maintenir là où la coalition est facile ; il vaut mieux ne pas dépenser un capital double ou triple pour aboutir à faire un service unique dont, en fin de compte, et après la lutte, le public paie plus chèrement les frais. »

En Angleterre, les entrepreneurs de transports par la voie de fer, furent traités à l'origine comme de simples commerçants ; ils fixaient eux-mêmes au mieux de leurs intérêts les prix à percevoir, et ces derniers variaient suivant l'intensité de la demande, ou bien encore suivant l'absorption des entreprises rivales. C'était, en somme, le régime absolu de la libre concurrence. C'est sous l'influence d'un antagonisme persistant que les entreprises concurrentes se livrèrent, de 1845 à 1848, une lutte (1) sans merci qui n'eut pour effet que d'entasser ruines sur ruines, pour en arriver enfin à la fusion des compagnies, à la constitution des grands réseaux, à la suppression de la concurrence et à la recherche d'un système de contrôle gou-

(1) On cite comme fameuse celle qui s'engagea entre le London and North-Western et le Great-Northern qui se solda par un coût de 2.525 millions.

vernemental destiné à empêcher les abus qui pourraient se produire.

Aux Etats-Unis on voit le même mouvement se produire, quoique cependant les compagnies arrivent à peine à la période d'entente. C'est que la concurrence aux Etats-Unis a commencé assez tard, et cela grâce à l'étendue du territoire. Mais, quand les réseaux se sont resserrés et que les lignes se sont multipliées, la concurrence s'est produite alors sur un champ plus vaste que partout ailleurs, et l'entente devenait beaucoup plus difficile ; à différentes reprises des syndicats ont été constitués entre les compagnies concessionnaires des grandes artères, appelées « Trunklines » dans le but de régler d'un commun accord le régime des transports. Là on fixait des tarifs afin d'éviter l'avilissement des prix et on fixait aussi la part du trafic total revenant à chaque participant. C'est ce qu'on appelle un « Pool ». D'ailleurs, c'est ce qui se pratique aujourd'hui en France entre compagnies formant les grands réseaux. « Pools » ou conventions de Neussargues ou de Gannat, cela revient au même. Mais ces « Pools » ou conventions peuvent être peu durables, aucune sanction n'étant possible au cas d'inexécution. S'il plaît à l'un des contractants de recommencer la lutte, il n'a qu'à ne pas tenir compte de ses engagements, c'est-à-dire faire en sous-mains des remises pour attirer à lui plus de trafic que la convention ne lui en attribue. Ceux vis-à-vis de qui

les engagements ne sont pas observés, sont privés de tout recours légal et la lutte recommence.

Depuis la loi du 4 février 1887, sur le commerce entre Etats, qui fut appelée du nom de son promoteur, Reagan act, modifiée et complétée en 1889, en 1893, en 1903 et en 1906, la formation des « Pools » est considérée comme un délit. Plus encore, la Cour suprême applique aux chemins de fer la loi générale contre les trusts, loi dite « Sherman act » (1).

Mais les capitalistes ont des moyens pour tourner la loi, et c'est ainsi que les magnats de la finance ont mis la main sur l'ensemble des grandes lignes desservant une même région.

Colson dit à ce sujet : « Un financier qui détient personnellement ou par intermédiaire un nombre suffisant d'actions d'une compagnie est maître de son administration, et l'unité de vues des compagnies, en apparence absolument indépendantes, se trouve ainsi réalisée sous une forme qui échappe à toute intervention légale. »

C'est en vertu de cette idée que les grands réseaux des Etats-Unis se groupent.

Comme nos compagnies, chaque groupe détient une grosse partie du trafic, et l'entente qui survient entre eux suffit à éviter une lutte toujours ruineuse. L'entente a donc été en Amérique la fin de la concurrence en matière de transports. Si cette entente subsiste, on verra disparaître l'iné-

(1) Colson, livre IV, chap. III.

galité de traitement que la concurrence a engendrée, par suite des différences énormes existant entre les tarifs normaux et les tarifs de guerre. Il faut remarquer que dans les moments de concurrence les prix normaux sont des prix inférieurs, et la rémunération du capital disparaît presque complètement, chacun des concurrents voulant à tout prix attirer le trafic à lui. C'est dans ces conditions que les agents commerciaux des compagnies en lutte offrent leurs services aux clients, leur promettant de fortes remises pour attirer la clientèle, et les conditions de transport se règlent ainsi à des prix débattus. Mais le gros commerce seul peut profiter de ces avantages ; le reste doit subir des prix très élevés. On pense bien que cet état de choses n'a pas été sans soulever des plaintes aussi vives que nombreuses, et on a cherché à y remédier en réglementant les prix de transport au moyen de la loi sur le commerce entre Etats. Mais cette loi elle-même n'a pu produire tous les effets qu'on en attendait, étant donné qu'elle interdit l'entente entre les compagnies.

Celles-ci, toutefois, continuent à former des unions, et, sous prétexte de régler des transports communs, font des partages de trafic.

Nous venons de voir que le système de la concurrence, aux Etats-Unis, après avoir fait subir des pertes énormes, ne laisse pas que de soulever autant de récriminations que dans les pays où le monopole est réglementé.

§ 2. Nous allons étudier maintenant le système suivi en France.

La concurrence pourrait certainement s'y produire. Il suffirait que l'Etat veuille bien user des droits qu'il s'est réservés dans les cahiers des charges des compagnies, c'est-à-dire autoriser des lignes desservant un même trafic. Il y a lieu de retenir qu'il n'a jamais usé de ce droit.

Le groupement des petites lignes en six grands réseaux, s'est produit bien avant le grand développement des chemins de fer, ce qui a empêché la question de concurrence de se poser.

Malgré cela, si la concurrence ne s'est pas nettement établie, il est vrai de dire qu'aux confins de chacun des grands réseaux se pose la question du partage du trafic.

Comment ce partage se fait-il ?

D'une manière générale, cette question se résout aux moyens de conventions ou d'accords tacites ; trois questions principales en font l'objet : 1° attribution du trafic ; 2° procédés employés pour faire suivre au trafic l'itinéraire convenu ; 3° mesures à prendre dans le cas où cet itinéraire n'aurait pas été effectivement suivi.

Pour l'attribution du trafic, on établit tout d'abord une répartition géographique qui détermine l'itinéraire à suivre dans chaque cas particulier. Si donc entre deux points donnés, il existe deux itinéraires dont l'un emprunte un seul réseau et l'autre en emprunte plusieurs, les transports doivent alors appartenir à la compagnie qui seule

peut effectuer le trajet de bout à bout. Mais si, au contraire, chacun des deux itinéraires n'emprunte qu'un réseau, ou si tous deux sont mixtes, le trafic appartient à la voie la plus courte.

On peut cependant, par des conventions spéciales, déroger aux règles établies.

Enfin, lorsqu'il n'est pas possible d'arriver à un partage équitable en attribuant à chaque réseau tout le trafic entre certaines gares, on a recours au système de la « Bourse commune » : dans ce cas, la recette totale est partagée entre les deux compagnies dans des proportions variables suivant les cas, celle des deux compagnies à qui la longueur moindre de ses lignes ou leur supériorité comme profil donnerait un avantage en cas de lutte, reçoit une part plus forte que l'autre ; c'est ce qui a été fait par les compagnies de l'Ouest et d'Orléans, pour les transports de Paris sur l'Anjou et la Bretagne. Mais il y a lieu de dire que le partage qui se règlerait ainsi est soumis au droit qu'a toujours le public de choisir son itinéraire, et, si le prix est plus élevé par l'itinéraire détourné, les compagnies sont dans l'obligation d'y trouver un remède ; elles emploient pour cela trois systèmes.

Le premier de ces systèmes consiste à établir un prix ferme appelé prix de « couverture », appliqué sur l'itinéraire que le trafic doit prendre en vertu de la convention et comportant la réduction strictement nécessaire pour que voyageurs et marchandises trouvent avantage à adopter cet itinéraire. S'il s'agit du système dit « Bourse commu-

ne » on établit habituellement les mêmes prix par les deux voies. L'administration homologue en général les propositions qui lui sont présentées dans ce but. Elle a toutefois adopté une règle opposée, lorsque, par l'effet des barèmes en vigueur sur un réseau, les prix les plus bas s'établissent par un itinéraire empruntant principalement ce réseau, alors que la règle de partage conduirait à en adopter un autre.

L'administration, dans ce cas, depuis plusieurs années déjà, refuse assez souvent son homologation, considérant comme équitable que la compagnie qui offre au public des prix plus avantageux que l'autre bénéficie du trafic que ses barèmes peuvent lui attirer. Si, cependant, le détournement résulte d'un prix ferme, l'homologation n'est jamais refusée au prix de couverture qui doit ramener le trafic à l'itinéraire normal.

Les cas où la compagnie qui a le parcours le plus long a intérêt à retenir le trafic au moyen d'un prix réduit, sont restreints par la clause des stations intermédiaires non dénommées.

C'est, qu'en effet, cette clause fait profiter d'une réduction de prix le trafic non concurrencé.

Le second procédé, dit de la « Reversion » peut éviter assez souvent la modification des tarifs, en ce qui touche du moins la marchandise. D'après ce système, on établit la taxe par l'itinéraire le plus économique tout en dirigeant la marchandise par l'itinéraire normal, même si ce n'est pas à cet itinéraire que répond le prix appliqué. Ce prix est

ainsi reporté sur l'itinéraire auquel le trafic appartient, c'est-à-dire celui pour lequel la taxe a été établie. D'ailleurs, il intervient des arrangements à ce sujet entre compagnies intéressées, arrangements d'ordre intérieur que le public n'a pas à connaître.

On peut employer un troisième système, lorsque le trafic n'appartient pas à un réseau, et que ce réseau a des prix plus bas que l'autre. Etant donné que ce dernier ne pourrait retenir le trafic par des abaissements qu'en subissant de fortes pertes, il faut que le premier relève ses tarifs sur la frontière. C'est pour réaliser ce relèvement, sans toutefois modifier les barèmes généraux de l'Etat, qu'a été imaginé, pour l'application du partage du trafic stipulé en 1883, un système ingénieux auquel on a donné le nom de « Bouchon ».

Ce système consiste en ce que les tarifs du réseau d'Etat ayant cessé d'être applicables, depuis 1883, par les itinéraires détournés, ceux des expéditeurs qui auraient voulu faire suivre à leur marchandise un itinéraire autre que l'itinéraire légal, devaient payer les prix maximum fixés par les cahiers des charges.

Or, le public pouvait éluder l'application de ces dispositions en scindant le trajet par l'itinéraire détourné ; il a donc fallu interdire la réexpédition. Toutes ces mesures avaient rendu la tarification très compliquée ; on en restreint peu à peu l'application, à mesure que la réduction des tarifs des

compagnies atténue l'écart avec ceux de l'Etat, qui avait rendu leur adoption nécessaire.

Il peut cependant arriver qu'en fait, malgré ces mesures, le trafic ne suive pas l'itinéraire attribué par les conventions, mais qu'au contraire il prenne un itinéraire détourné. Ainsi, par exemple, les voyageurs peuvent choisir à leur gré la voie qui répond le mieux à leurs convenances. De même, si comme à Paris les gares sont distinctes, le public est libre de conduire leurs marchandises à l'une ou à l'autre. Cependant, lorsque les expéditions sont faites dans une gare commune, les compagnies peuvent donner aux transports la direction qu'elles veulent.

Il peut cependant y avoir économie à diriger un transport par une voie à laquelle il n'appartient pas. C'est ainsi que la Compagnie du Midi s'est entendue avec celles de Lyon et d'Orléans pour faire passer par Tarascon et Lyon les marchandises qui devaient passer par Millau ou Rodez et Neussargues. Eh bien, dans ces cas, la compagnie qui effectue un transport ne lui appartenant pas, ou qui a pris dans un trafic commun une fraction supérieure à sa part, doit rembourser à l'autre ce qu'elle a perçu indûment, en retenant toutefois, pour couvrir les frais de transport, une part conventionnelle, soit une somme déterminée de la recette.

Pour vérifier les opérations de partage et de détournement d'après les accords intervenus, il a été constitué un contrôle commun à toutes les compa-

gnies. C'est à lui qu'incombe le devoir de répartir les taxes quant aux transports empruntant plusieurs réseaux, et vérifier au surplus la direction donnée à ces transports.

Nous venons de voir que la concurrence, en matière de chemins de fer, aboutit toujours à une entente entre transporteurs, que l'on soit en Amérique, en Angleterre ou en France.

Mais, du fait que la concurrence est impossible à maintenir, nous sommes amené à nous demander comment, en l'état des choses, se détermineront les prix de transport.

Telle est la première question dont nous allons traiter.

PREMIÈRE PARTIE

CHAPITRE PREMIER

DÉTERMINATION DES PRIX DE TRANSPORT

§ I. — Considérations économiques

Les prix, en matière de transports, se fixent par des principes généraux qui ne sont autres qu'une application particulière de la théorie générale des prix.

Le prix est un élément constitutif du transport, appelé à subir des variations, suivant les circonstances. Or, nous savons qu'il y a des lois économiques qui régissent les variations des prix. Il est donc nécessaire de ne pas les perdre de vue si l'on veut éviter des erreurs par trop grossières en traitant les questions de transport.

Mais il est bon de savoir avant tout qu'un prix de transport comprend deux éléments bien distincts qu'il ne faut pas confondre, étant donné surtout que ces deux éléments, qui sont le péage et le trans-

port proprement dit, obéissent à des lois économiques différentes.

Le péage, dit Sarrut (1), est un droit de circulation qui a pour but de rembourser à la compagnie, le capital de premier établissement de la voie ferrée, et les frais généraux qu'exigent l'administration et l'entretien de cette voie.

D'une manière générale, la voie sur laquelle on peut percevoir un péage doit faire l'objet d'une concession.

Il est à remarquer cependant que le concessionnaire n'est ni propriétaire, ni usufruitier, ni locataire de la voie ; il n'a sur elle aucun droit réel ; il ne peut donc conférer à d'autres des droits réels sur sa concession, et notamment il ne peut l'hypothéquer.

En un mot, le concessionnaire est un simple entrepreneur de travaux publics qui reçoit sa rémunération sous une forme particulière ; il est autorisé à percevoir un droit de circulation sur le terrain qui lui a été concédé.

Enfin, la concession ne peut jamais être que temporaire et d'une durée maximum de 99 ans.

Le transport proprement dit représente la rémunération des frais faits à l'occasion de ce transport et de services rendus par le transporteur.

Il est, en effet, de toute justice, que les compagnies de chemins de fer qui supportent des dé-

---

(1) Législation et jurisprudence sur les transports de marchandises par chemin de fer, 1 vol. 1874.

penses énormes de construction et d'entretien des voies qui leur ont été concédées, prélèvent sur les recettes d'exploitation des sommes destinées à couvrir le gros capital engagé.

Au surplus, les taxes perçues en vue du transport doivent de toute évidence laisser un bénéfice, si minime soit-il, après avoir déduit les frais généraux.

Il est cependant difficile de prévoir, en matière de transport, si réellement on aboutira à un bénéfice rémunérateur.

Nous savons que les compagnies sont dans l'obligation d'établir leurs tarifs à l'avance, se basant il est vrai sur le maximum prévu par l'article 42 du cahier des charges. Mais cela prouve-t-il qu'elles réussiront toujours à frapper juste à première vue ? Ne peuvent-elles pas se tromper dans leurs prévisions et manquer ainsi le but désiré ? Il est probable qu'il y aura toujours dès le début une période de tâtonnement, qui se continuera jusqu'au jour où l'expérience des choses et des lieux aura permis de voir plus clairement.

Quoi qu'il en soit, il est hors de doute que l'élaboration des tarifs est soumise à des lois économiques naturelles, et que ces lois s'imposent à ceux qui les règlementent. Quelles sont donc ces lois, et comment fonctionnent-elles ?

§ II. — Lois économiques naturelles en matière de tarifs.

Nous devons nous demander tout d'abord ce qu'est un tarif.

Lillet (1) répond ainsi à la question : « Un tarif est l'ensemble des prix perçus pour un transport déterminé. »

Chaque prix serait donc une taxe. Or, on pourrait dire qu'un tarif est un ensemble de taxes et qu'une taxe n'est autre chose que la rémunération d'un service de transport déterminé.

Mais nous pourrions ajouter aussi que payer une taxe, c'est échanger une valeur contre une autre valeur, et du même coup nous concluons que la tarification a pour base les lois sur la valeur d'échange.

D'autre part, si nous admettons que le tarif est le prix d'un service rendu, nous devons admettre aussi sans peine que la loi des prix est applicable aux tarifs, sous une forme spéciale peut-être, mais qui sera toujours la loi des prix de la marchandise ou du service rendu.

On peut donc affirmer que les prix, en matière de transport, sont soumis à des lois.

Reste à savoir comment ces lois se manifestent.

---

(1) Considérations économiques sur la tarification française.

Il y a lieu de remarquer que les prix de transports seront fixés selon que ces transports s'effectueront sous le régime de la libre concurrence ou sous le régime du monopole.

Mais demandons-nous tout d'abord comment se détermineront les éléments d'un transport et leur montant total.

Il faudra sans aucun doute se placer au point de vue de l'acheteur et du vendeur de ce service.

Il est certain que l'acheteur fixera un prix à son transport, qui sera le prix maximum qu'il consentira à payer.

D'autre part, le transporteur, qui aura aussi de son côté à subir des frais en vue de ce transport, demandera tout au moins le minimum de la rémunération qui devra lui servir à couvrir toutes ses dépenses.

Il faudra donc, pour savoir à quelles lois obéissent les prix effectivement payés, connaître tout d'abord les causes qui peuvent influer sur leur maximum et les raisons qui les amènent à se rapprocher tantôt de l'un, tantôt de l'autre.

C'est ce que nous allons étudier.

§ III. — Valeur d'un transport.

Pour un expéditeur de marchandises, la valeur d'usage d'un transport est égale au bénéfice obtenu ou espéré. En d'autres termes, le prix qui peut être demandé pour un transport, sera limité

par l'utilité que ce transport aura pour celui qui en profite. Pour un voyageur, la valeur d'usage d'un transport est représentée, soit par l'avantage assuré, soit par le plaisir goûté ou la satisfaction procurée ; elle est plus ou moins élevée suivant la situation du voyageur et le but du voyage.

Quoi qu'il en soit, étant donné qu'un transport ne doit pas s'effectuer lorsqu'il coûte plus qu'il ne rapporte en argent ou en plaisir, cette valeur est la limite supérieure du prix total à demander ou à offrir pour le service rendu.

Comment se déterminera cette valeur ?

La valeur d'usage d'un transport, s'il s'agit d'une marchandise, ne sera jamais autre chose que l'augmentation de valeur que le transport fait acquérir à la marchandise transportée, ou en d'autres termes l'écart entre le prix de la marchandise au point de départ et son prix au point d'arrivée.

Supposons, par exemple, qu'étant données les conditions de la production et de la consommation, un hectolitre de vin vaille 35 francs à Paris et 25 francs seulement à Montpellier. Si on transporte ce vin de Montpellier à Paris, sa valeur acquise sera donc de 10 francs. Or, si le transport ne coûte que 5 francs, on aura intérêt à l'effectuer puisqu'on réalisera ainsi un bénéfice de 5 francs.

Mais si au contraire le transport dépasse 10 fr., on n'aura plus intérêt à acheter ce service puisqu'on trouverait à Paris du vin à de meilleures conditions.

Il nous semble donc avoir ainsi démontré que

l'utilité d'un transport détermine bien la limite supérieure du prix total auquel il peut être payé.

Mais la valeur d'usage d'un transport est assurément fort variable, influencée qu'elle est par d'innombrables facteurs.

Cependant il est des circonstances dont cette influence peut en quelque sorte être prévue à l'avance, jusqu'à un certain point ; par exemple lorsqu'il s'agit des facilités plus ou moins grandes que l'on trouve à tirer une marchandise d'autres régions, de la distance à parcourir, de l'usage auquel la marchandise est destinée et en un mot lorsqu'il s'agit de situations économiques qui ne peuvent être enfermées dans des formules générales.

Si, cependant, de tous ces éléments qui déterminent la valeur d'usage d'un transport nous prenons la distance, nous voyons que la valeur d'un transport entre deux points sera d'autant plus grande que la distance sera plus considérable. Cela ne veut pas dire que le prix croîtra dans la même proportion que la distance.

En effet, si une tonne de houille peut supporter pour six kilomètres une taxe de 0 fr. 60, cela ne veut pas dire que pour 500 kilomètres elle pourra supporter une taxe de 500 francs.

La longueur du trajet n'influe que dans une mesure restreinte sur la limite jusqu'à laquelle le prix du transport peut être porté sans être prohibitif.

Il y aura lieu, toutefois, de tenir compte, dans le calcul des prix, des différences climatériques ou

géologiques qui peuvent s'accentuer à mesure que l'on s'éloigne du point de départ. Dans ce cas, le prix d'une marchandise peut aller aussi en s'accentuant et dès lors le transport augmenter en proportion.

De même que la distance, la valeur de la marchandise transportée influe également sur la valeur des transports. Les prix que peuvent supporter les marchandises diverses, pour un même parcours, vont en croissant à mesure que l'on envisage des produits ayant de plus en plus de valeur.

En effet, dit Colson, « les conditions différentes de la production et de la consommation amèneront un écart de 100 francs entre la valeur qu'ont en Champagne et celle qu'ont, dans les Alpes, des laines qui coûtent 1.500 francs au lieu de 2.000 francs la tonne, beaucoup plus facilement qu'un écart de 20 francs entre la valeur aux mêmes lieux, de pierres ou de bois commun, qui ne coûtent pas 100 francs la tonne. »

Les faits ainsi démontrés, nous arrivons à conclure que la valeur d'usage d'un transport peut être évaluée d'une manière assez précise qui constituera le prix maximum au-dessous duquel ce transport s'effectuera et au-delà duquel il n'aura pas lieu.

§ IV. — Prix de revient partiel et prix de revient moyen, la tonne en sus.

Nous avons envisagé la valeur d'un transport au point de vue du maximum qu'elle peut atteindre et nous avons conclu qu'elle ne pouvait excéder le montant de l'avantage procuré à la personne qui en profite.

Mais à côté de ce maximum, il convient de placer le prix minimum que l'entreprise de transports a besoin d'encaisser pour ne pas être en perte.

Ce prix qui devra comprendre les frais généraux, les frais de traction, les salaires des agents, l'entretien de la voie et du matériel, les intérêts et l'amortissement des capitaux, sera le montant de la dépense qu'il faut faire pour effectuer le transport.

C'est ce qu'il est convenu d'appeler le prix de revient moyen, qui sera la limite inférieure du prix total de chaque transport.

Ce prix de revient moyen s'obtient en principe en divisant la somme totale des dépenses par le nombre de tonnes transportées. Il est à remarquer toutefois que cette limite minima du prix du transport peut facilement se déplacer sous l'influence de facteurs nombreux qui sont notamment : l'importance du trafic de la ligne, ce qui diminue la charge résultant des frais généraux et des dépenses de premier établissement ; la déclivité de la

voie, ce qui augmente les frais de traction, etc. Un ingénieur des mines, M. Amiot (1), a étudié l'influence des pentes sur le prix de revient kilométrique d'une tonne de marchandise de petite vitesse.

« Si on établit, dit-il, dans l'échelle des rampes des coupures de 5 en 5 millimètres et que l'on attribue aux rampes comprises dans chaque coupure la majoration correspondant à la moyenne des deux chiffres extrêmes qui limitent la coupure, on trouve, et c'est la conclusion qui doit ressortir de cette étude, que 1 kilomètre sera compté :

Sur des lignes en rampe		de	0	à	5 pour	1.000 mètres
—	—	de	5,1	à	10 pour	1.200 —
—	—	de	10,1	à	15 pour	1.400 —
—	—	de	20,1	à	25 pour	1.800 —
—	—	de	25,1	à	30 pour	2.000 —
—	—	de	30,1	à	35 pour	2.200 —

A la fin du XIX[e] siècle, le prix de revient moyen kilométrique pour la France entière, était de 0 fr. 011 ; dans ce chiffre, les frais de traction, qui sont ceux variant le plus avec la déclivité, étaient de 0 fr. 0039.

Ces prix, en somme, n'ont pas beaucoup varié depuis.

En étudiant le prix minimum, il y aura lieu de distinguer le prix de revient moyen d'un ensemble de transports, et le prix de revient du transport d'une tonne de marchandise venant s'ajouter à un trafic préexistant ; c'est ce qu'on appelle le prix

(1) *Annales des mines*, 7[e] série, t. XVI, p. 289 et suiv.

de revient de la tonne en sus ou, en d'autres termes, le prix de revient partiel.

Le prix de revient partiel est donc la limite inférieure du prix total de chaque transport.

Or, si le prix offert pour un transport déterminé se trouve être supérieur au surcroît de frais qu'il peut ocasionner, en l'ajoutant dans un ensemble de transports, on aura intérêt à ne pas le refuser, car il viendra pour ainsi dire atténuer les frais préexistants. En effet, on bénéficiera non seulement du transport proprement dit, mais étant donné que chaque tonne de marchandise qui emprunte une voie laisse de ce passage un bénéfice supplémentaire de droit de péage, le bénéfice total sera plus important.

D'ailleurs, mieux vaut se contenter du prix de revient, augmenté d'un petit bénéfice, que d'abandonner le transport.

Il est entendu qu'il ne suffirait pas que tout transport pris isolément couvre les dépenses spéciales qu'il cause. Il faut, pour qu'une exploitation soit possible, que le total des transports effectués laisse un ensemble de bénéfices qui permettent de couvrir aussi les frais généraux et les charges qui sont indépendants de tout transport.

Nous savons que les compagnies de chemins de fer divisent leurs charges en deux catégories, savoir : les frais d'amortissement et d'intérêts du capital engagé et la part des frais d'exploitation qui, comme nous l'avons déjà dit, comprennent les frais d'administration, les frais de matériel et de

traction, salaires des agents et les frais de voies et bâtiments. Les premiers sont appelés des frais fixes, et les seconds des frais permanents.

Les frais fixes sont indépendants de l'importance du trafic. En effet, que le trafic soit faible ou important, les frais fixes ne varieront pas, avec cette différence, toutefois, que si le trafic atteint une certaine intensité, le prix de revient moyen décroîtra et on réalisera des bénéfices qui permettront d'abaisser les tarifs et ouvrir ainsi de nouveaux débouchés à certains produits.

Si ces prévisions se réalisent, il est certain que le trafic subira une nouvelle extension, et de ce fait le concessionnaire réalisera de nouveaux bénéfices, qui, cette fois, lui permettront de réduire dans une plus large mesure, non seulement le prix de revient moyen, mais aussi les dépenses fixes et du même coup la part afférente au péage.

Mais nous verrons plus loin quelles sont les charges à rémunérer au moyen du péage.

Il est reconnu par le cahier des charges que toute exploitation de chemins de fer doit avoir un minimum de trains circulant dans chaque sens.

Ce nombre est fixé à trois par jour. Or, supposons que ces trains circulent presque vides, il est évident que les frais seront un peu moindres que s'ils circulaient à pleine charge, les frais de traction et de manutention étant moins importants.

L'écart serait pourtant faible, et si le trafic n'oblige pas à augmenter le nombre de trains, le transport d'une tonne en sus qui viendrait aug-

menter le mouvement déjà acquis ne saurait entraîner de frais supplémentaires.

Mais, au contraire, si le minimum de trains exigé venait à atteindre leur plein chargement, il faudrait naturellement augmenter les départs et en proportion du surcroît de trafic à desservir. Dans ce cas, le prix de revient partiel de chaque tonne en sus deviendrait assez sensible.

Il ne saurait toutefois se confondre avec le prix de revient moyen, étant donné que tout service régulier comporte déjà une organisation permanente et dans ce cas la dépense ne serait plus proportionnelle à celle du trafic puisqu'il y a dans les frais de gare une partie des frais qui est constante et indépendante du tonnage transporté.

On peut donc dire que, dans ce cas, le prix de revient partiel ne serait plus égal au quotient obtenu en divisant les frais d'exploitation par le tonnage total.

Cependant, si le trafic prenait une grande importance, les charges permanentes qui seraient reparties sur tous les transports, deviendraient négligeables pour chaque unité, et l'on verrait se confondre le prix de revient partiel et le prix de revient moyen.

On ne peut apprécier le prix de revient partiel que si l'on tient compte de l'intensité respective du trafic dans les deux sens. Il est certain que, si le courant dans les deux sens, c'est-à-dire à l'aller et au retour, n'a pas la même importance, l'écart peut être considérable.

Mais il est acquis que le prix de revient partiel est réglé par la dépense à faire dans l'hypothèse probable du retour des véhicules à l'état vide.

C'est ainsi que l'on peut expliquer pourquoi les prix de retour sont souvent assez bas.

Il reste acquis que le prix de revient est constitué par deux éléments : le péage qui comprend les frais d'établissement et d'entretien de la voie et les frais d'exploitation représentés par toutes les dépenses autres que les premières.

Nous avons étudié le prix de revient quant au transport. Voyons maintenant quelles sont les charges à rémunérer au moyen du péage.

Dans le calcul du prix de revient, il est nécessaire de déterminer aussi exactement que possible, la part afférente à chaque élément.

La prédominance de l'un ou de l'autre peut influer sur le prix de transport.

Cependant, d'une manière générale, lorsque l'un des éléments varie, l'autre varie dans les mêmes proportions et dans le même sens.

Ainsi, par exemple, s'il s'agit d'une ligne de montagne, on sait qu'étant données les difficultés de construction, le péage augmentera sensiblement le prix de revient. Mais il en sera de même pour le transport qui sera également augmenté en vue de la multiplicité des rampes qui rendra la traction plus pénible et accroîtra ainsi les frais d'exploitation.

Le péage doit rémunérer les frais d'amortissement et d'intérêts du capital d'établissement.

De cet amortissement dépend, en effet, le péage, puisqu'il ne disparaîtra qu'avec l'amortissement complet du capital qui ne sera plus une source régulière de frais ; le prix de revient se réduira alors aux uniques frais d'exploitation.

Le capital n'étant pas amorti, le péage existera et constituera une charge fixe à repartir dans la tarification.

Le péage a été évalué à 68 0/0 environ du prix de revient.

Mais dans cette évaluation il faut tenir compte des conditions d'établissement de la voie ; plus celle-ci a été difficile à construire, plus le capital nécessaire a été élevé et par suite plus le péage est coûteux. plus il augmente le prix de revient.

Le péage étant différent à peu près pour chaque ligne, toutes n'ayant pas exigé en vue de leur construction le même capital, on a essayé d'établir pour le trafic intérieur de chaque réseau un prix de revient moyen. On n'a pu aboutir à une entente, et c'est ainsi qu'il a fallu renoncer à l'adoption d'un tarif général P. V. commun.

En dehors de la diversité que ce manque d'entente peut amener dans le prix de revient, la prépondérance des frais fixes a encore pour résultat de produire une tendance à augmenter de plus en plus l'intensité du trafic afin de diminuer par unité de transport kilométrique le prix de revient.

En effet, dit Ulrich, dans son étude de la loi des prix du trafic, « lorsque le trafic augmente d'intensité, le chiffre des frais fixes ne baisse pas, puis-

qu'il est indépendant de l'importance du trafic ; mais comme les transports se multiplient, chacun d'eux supporte une part moindre de ces frais, et ceux-ci se répartissent sur un plus grand nombre de cas ; dès lors, dans chaque cas, le prix est moindre, le prix de revient moyen diminue et cette diminution ne porte que sur les frais fixes qui constituent une charge commune dont la répartition varie suivant le nombre des transports, suivant l'activité du trafic, produisant ainsi une variation dans le prix de revient.

Les prix fixes sont la partie variable de ce prix, suivant Ulrich. Ainsi donc, l'intensité du trafic seule peut amener une réduction du prix de revient. Mais pour arriver à ce résultat il faudra, non seulement une utilisation aussi complète que possible de la voie et du matériel, mais obtenir le plus grand nombre possible de transports parcourant de grandes distances, avec comme poids un chargement avantageux.

§ V. — Variation des prix entre la valeur du transport et son prix de revient partiel

Nous avons vu que la valeur d'usage du transport et le prix de la tonne en sus étaient les limites maxima et minima que pouvaient réclamer les compagnies de chemins de fer.

Or, ces limites peuvent être tantôt très rapprochées l'une de l'autre, tantôt très éloignées.

En l'état des choses, comment les prix effectivement perçus varient-ils entre les limites indiquées ?

Pour résoudre la question posée, il y a lieu de se demander si le transport sera effectué sous le régime de la libre concurrence ou sous le régime du monopole.

A) *Cas de la concurrence.* — Ce cas se présente pour le transport proprement dit. Mais faut-il encore que ce transport soit effectué par une entreprise autre que celle qui détient la voie empruntée, et qu'au surplus il s'agisse d'une voie à péage.

Or, nous savons que nul autre que le concessionnaire ne peut faire usage de la voie ferrée. Dès lors, ce cas spécial quant à la concurrence ne saurait retenir notre attention, ayant démontré dans notre introduction que toute concurrence, si elle venait à se produire, finirait toujours par une entente.

B) *Cas de monopole.* — Ici la situation est toute différente en ce qui concerne le péage, quoiqu'il se confonde en pratique avec le transport proprement dit. Il n'en résulte pas moins de la nature des choses que nous nous trouvons en présence d'un monopole plus ou moins complet.

En effet, lorsque entre deux points il n'existe qu'une voie de communication, le monopole est évident.

Il semblerait, cependant, qu'entre deux localités

reliées entre elles par deux voies ferrées, la concurrence pourrait surgir entre leurs détenteurs. La concurrence, même si elle se produisait dans ces circonstances, ne pourrait s'exercer dans les conditions de liberté et de permanence nécessaires pour jouer le rôle normal de régulateur des prix. Et la raison en est que l'on serait dans l'impossibilité absolue de proportionner l'offre à la demande, étant donnée la nature même des voies de communication.

Ce qui, en l'espèce, pourrait ici constituer l'offre, ce sont les facilités offertes au public par les voies créées aux frais de ceux qui perçoivent le péage. Or, en matière de chemins de fer, il n'y a pas de place pour des voies multiples. La chose serait exceptionnelle.

Si le trafic devient plus considérable, la multiplication des voies peu coûteuses ne serait pas possible. A peine pourrait-on, dans ce cas spécial, remplacer un chemin de fer à pentes raides et à courbes de petits rayons par une ligne à bon profil ou établir la double voie. Encore faudrait-il pour cela que le trafic l'exige.

Quoi qu'il en soit, alors même qu'entre deux centres importants un mouvement d'échanges suffisant se produirait, jamais on ne songerait à juxtaposer deux lignes. A peine songerait-on à donner aux lignes existantes des tracés dfférents pour leur permettre de desservir le plus grand nombre de localités possible, de manière à ce que la concurrence, si jamais elle devait exister, ne puisse

se produire qu'aux points où les tracés se rejoignent, à moins toutefois, ce qui est plus probable, qu'une entente n'intervienne entre les détenteurs de voies susceptibles de se concurrencer.

Un défaut d'entente dans ce cas serait désastreux pour tous, puisque chaque concurrent baisserait de plus en plus ses tarifs, jusqu'au point d'arriver à la limite extrême du prix de revient partiel après laquelle il faudrait renoncer à la lutte.

Si, par hasard, il arrivait, qu'une des voies en lutte ait un avantage sur toutes les autres, elle devrait en arriver infailliblement à descendre ses prix à la taxe limite qui mettrait ses concurrents dans la dure nécessité de ne plus couvrir les frais occasionnés par leurs transports.

Il est à remarquer que l'insuffisance de rémunération du capital pouvant résulter d'une telle situation n'amènerait ni la disparition du concurrent, ni la réduction de leurs moyens d'action, étant donné que le capital engagé ne peut plus désormais servir à aucun autre usage. L'abandon de l'entreprise ne serait autre qu'une ruine totale.

L'entente est donc un intérêt commun, et nous pouvons répéter une fois de plus qu'en cette matière c'est la règle générale.

Le monopole est donc inévitable sur les chemins de fer, et la tendance naturelle du détenteur de ce monopole est de percevoir le prix maximum pour le service qu'il rend, en d'autres termes de taxer chaque transport selon sa valeur d'usage ou, mieux

encore, pour nous servir d'un terme célèbre, faire payer à la marchandise tout ce qu'elle peut payer.

Dans ces conditions, il faut remarquer qu'il existe toujours un grand écart entre les prix imposés aux diverses marchandises et que ces prix sont plus variables de l'un à l'autre que le prix de revient partiel.

Si, en effet, le péage est perçu indépendamment du prix de transport proprement dit, le concessionnaire cherchera toujours à calculer de manière à ce que le montant des deux éléments réunis, transport et péage, atteigne le maximum au-delà duquel un transport ne se ferait pas ; il atteint alors la totalité de l'écart entre la valeur de chaque transport et le prix payé pour le transport proprement dit qui, en somme, est à peu près le prix de revient partiel.

Etant donné que le péage et le transport sont confondus dans les tarifs, on est amené à rechercher la part de ces deux éléments dans la taxe totale.

L'article 48 du cahier des charges des concessions fixe la part afférente à chacun de ces éléments. Le péage varie entre la moitié et les deux tiers du total, le reste est le prix de transport proprement dit.

Ce même article 48 prévoit que l'abaissement des tarifs portera sur le péage et le transport d'une manière proportionnelle. Cette différence entre le péage et le transport est indifférente pour le gros public qui ne connaît que le montant total à payer.

Elle a cependant sa raison d'être pour fixer la répartition du prix total entre les compagnies, surtout quand l'une d'elles fait circuler ses trains sur les rails d'une autre. Il faut savoir que dans ce cas le concessionnaire de la voie empruntée a droit au péage, le surplus revenant à celui qui opère le transport.

En réalité, on peut dire que le transport proprement dit est représenté par le montant des recettes qui couvre les frais d'exploitation et que le surplus représente le péage.

Pour obtenir le prix de revient partiel de chaque transport, il ne serait pas suffisant de diviser les frais d'exploitation par le tonnage transporté.

Pour être à peu près dans la réalité des choses, il faudrait tenir compte de ce que les charges du transporteur augmentent ou diminuent suivant les conditions de transport, la nature des marchandises, etc... et alors les écarts qu'elles présentent sont bien moins grands que ceux que l'on rencontre dans les prix perçus qui, eux, varient dans de plus grandes proportions.

La dépense moyenne faite par une compagnie pour un transport proprement dit et déterminé, est quelquefois un peu supérieure ou un peu inférieure, suivant les cas, au prix de revient moyen obtenu en supposant une répartition égale des frais d'exploitation entre tous les transports effectués.

En retranchant, par exemple, de la taxe perçue les frais de transport ainsi évalués, le reste est la

partie qui a effectivement le caractère d'un péage, destiné à couvrir l'intérêt du capital d'établissement et les frais généraux de l'entreprise. Mais il peut arriver que le péage soit nul ou presque nul s'il s'agit d'une marchandise à laquelle il aura été appliqué un tarif très réduit.

Ainsi, les écarts que les tarifs des chemins de fer présentent les uns par rapport aux autres, s'expliquent en grande partie, d'une part par les frais plus ou moins grands qu'occasionnent certains transports, étant données leur nature et leur condition, et, d'autre part, par la grande variation du péage d'une marchandise à l'autre, suivant les circonstances commerciales. C'est là un point très important à retenir, quand on veut raisonner sur le plus ou moins d'équité d'un système de tarification.

Nous savons maintenant comment se déterminent les prix de transport. Nous allons donc essayer, dans un second chapitre, de faire connaître les conditions légales d'établissement des tarifs, de quelle manière se fixent les taxes et enfin après quelles formalités les tarifs deviennent obligatoires envers et contre tous.

CHAPITRE II

CONDITIONS LÉGALES D'ETABLISSEMENT DES TARIFS ET DE FIXATION DES TAXES — HOMOLOGATION DES TARIFS

Section Première

CONDITIONS LÉGALES D'ÉTABLISSEMENT DES TARIFS ET DE FIXATION DES TAXES

L'Etat, en concédant aux compagnies les lignes de chemins de fer, les a autorisées à percevoir des droits de transport, qui viennent ainsi compenser les charges imposées aux compagnies au regard de l'Etat.

En effet, aux termes de l'article 42 des cahiers des charges, les compagnies sont autorisées à percevoir, pendant toute la durée de leur concession, des droits de péage (1) et des prix de transport pour les indemniser de leurs dépenses qu'elles s'engagent à faire en vue des travaux et des frais d'exploitation.

---

(1) Nous savons déjà que le prix total d'un transport se compose de deux éléments, le péage et le transport proprement dit.

Ce tarif, prévu par l'article 42, est divisé en quatre sections, savoir : 1° par tête et par kilomètre ; 2° par tonne et par kilomètre, subdivisé l'un et l'autre en deux paragraphes : grande et petite vitesse.

3° Voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse.

4° Service des pompes funèbres et transport des cercueils à grande vitesse.

Mais ce tarif de l'article 42 peut ne pas être complet ; il peut n'avoir pas compris toutes les natures de transport, il y a lieu alors de remédier à l'insuffisance des cahiers des charges et les compagnies ont alors le devoir de s'adresser au gouvernement qui seul peut les autoriser à percevoir des taxes.

Ainsi donc, nulle taxe ne peut être perçue sans une autorisation du gouvernement, soit simultanée, soit postérieure à la concession.

Nous avons vu au commencement de ce chapitre, qu'à côté de ce principe, il y en a un autre qui n'est ni moins général ni moins absolu ; c'est qu'aucune taxe, même celles autorisées par les cahiers des charges, ne peuvent être perçues qu'après l'homologation par le Ministre des travaux publics.

L'article 44 de l'ordonnance du 15 juillet 1845 est précis et explicite. Il dit :

« Aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne pourra être perçue par la compagnie qu'en vertu d'une homologation du Ministre des travaux publics. »

Voilà donc quelles sont les règles de notre législation sur l'établissement des taxes de transport en matière de chemins de fer.

Si nous nous demandons les raisons qui ont fait adopter ces dispositions, nous répondrons qu'elles se comprennent d'elles-mêmes. En effet, l'Etat, en concédant l'exploitation des chemins de fer, a, du même coup, créé un monopole. Or, le commerce aurait été frappé dans sa vitalité si les compagnies à l'abri de toute concurrence pouvaient élever leurs prix outre mesure.

La concurrence est une garantie contre l'exagération des prix, et cette garantie n'existe plus avec les chemins de fer, étant donné que le concessionnaire seul peut faire rouler ses voitures sur la ligne. On est donc obligé de s'adresser à lui.

Dans ces conditions, il eût été possible que sous le voile du privilège, quelque compagnie se fût laissé entraîner à percevoir des taxes d'une manière exagérée par rapport aux distances à parcourir.

Il était donc nécessaire de substituer à la concurrence une garantie nouvelle.

Et, c'est ainsi que l'exploitation des chemins de fer a été placée sous la surveillance de l'administration publique qui ne permet pas aux compagnies de fixer les taxes de transport sans y être autorisées par elle.

Des économistes, grands partisans de la liberté industrielle, ont reconnu la légitimité du contrôle de l'Etat.

« Il y a, disait Stuart Mill, des cas où l'agent, quel qu'il soit, qui est chargé d'un service, est assuré par la nature des choses d'être seul en activité. Dans ces cas, il est impossible d'empêcher qu'un monopole de fait ne s'établisse avec tout pouvoir pour taxer la communauté. C'est affaire aux gouvernants, soit de mettre ce service à des conditions raisonnables pour l'avantage de tous, soit de conserver sur lui une action telle que les avantages du monopole soient détournés au profit du public. Tel est le cas d'un chemin de fer. »

Nous connaissons maintenant les principes qui régissent l'établissement des tarifs ; nous aurons à rechercher quel est le mécanisme administratif employé pour leur application.

La perception des taxes est autorisée de deux manières ; par l'acte de concession, ou par un acte administratif postérieur.

L'acte de concession, dit Delalleau (1), « est un contrat par lequel une ou plusieurs personnes s'obligent envers l'administration à faire exécuter à leurs frais, risques et périls, un travail d'utilité publique, moyennant la jouissance d'un péage ou d'autres avantages stipulés dans l'acte de concession. » Toute concession d'un chemin de fer d'intérêt général exige, sauf pour les embranchements de moins de 20 kilomètres (2), l'interven-

(1) *Revue de législation*, 1835, t. 1er, p. 182.

(2) Les embranchements de moins de 20 kilomètres de longueur sont autorisés par un décret du pouvoir exécutif (loi du 27 juillet 1870).

tion du pouvoir législatif. D'autre part, à toute concession est annexée un cahier des charges (1), fixant le maximum des prix que les compagnies sont autorisées à percevoir, et spécifiant de plus que les compagnies pourront abaisser les prix, soit pour le parcours total, soit pour le parcours partiel, avec ou sans conditions, sans que toutefois ces prix puissent être mis en vigueur avant qu'un arrêté d'approbation soit pris par le Ministre, qui peut à son gré accorder ou refuser l'homologation.

Il résulte donc des dispositions qui précèdent que l'initiative des tarifs appartient sans conteste aux compagnies de chemins de fer, qu'elles seules peuvent proposer des conditions nouvelles ou des modifications aux tarifs existants, et qu'un arrêté ministériel suffit pour établir un tarif dont la nature des transports a été omise dans le cahier des charges.

A l'origine des chemins de fer, on contesta au Ministre des travaux publics le droit d'établir un tarif par arrêté.

On prétendait qu'en cas de silence d'un cahier

---

(1) Avant le 25 décembre 1852, les cahiers des charges étaient des lois, car ils étaient votés par le pouvoir législatif, mais le Sénatus-Consulte du 25 décembre 1862 a conféré à l'Empereur le droit d'autoriser les travaux d'utilité publique et toutes les entreprises d'intérêt général (art. 4). C'est en vertu de ce droit que les cahiers des charges ont été établis par des décrets impériaux. Toutefois, la loi du 27 juillet 1870 a rendu au pouvoir législatif le droit d'autoriser des créations de chemins de fer.

des charges sur une nature de transports, le concessionnaire avait le droit de fixer lui-même les taxes à percevoir. La question se posa pour la première fois pour le chemin de fer d'Alais à Beaucaire, dont la concession datait de 1833 et qui ne comportait qu'un tarif pour le transport des marchandises. Il fut autorisé, vers 1838, à recevoir des voyageurs, mais l'acte d'autorisation ne donnait aucun tarif à ce sujet.

La compagnie excipait de ce silence pour prétendre qu'elle avait été libre de faire d'abord le prix des places, de le modifier ensuite. Un arrêté du Conseil de Préfecture du Gard, du 4 novembre 1839, avait admis ce système. Mais sur l'appel, le Conseil d'Etat réforma cette décision, déclarant que le transport des voyageurs n'étant pas compris dans la concession, la compagnie ne pouvait l'entreprendre sans que l'autorité en eût réglé les conditions et eût fixé un tarif (1).

La Cour de cassation, par trois arrêts du 10 janvier 1849 (2), a proclamé elle aussi le principe qu'aucune modification des tarifs ne peut avoir lieu qu'avec l'autorisation expresse de l'administration supérieure.

Le tarif annexé au cahier des charges détermine un maximum qui ne peut être dépassé, mais qui,

---

(1) Conseil d'État, 10 janv. 1845. *Journal du Palais*, Jurisprudence administrative, 1845, p. 450.

(2) *Journal du Palais*, 1849-1-307.

d'autre part, n'est pas exigible de plein droit aux termes de l'art. 44 de l'ordonnance du 16 novembre 1846, « aucune taxe de quelque nature qu'elle soit ne pourra être perçue par les compagnies qu'en vertu d'une homologation du Ministre des travaux publics. »

Sarrut fait observer que « ces termes si généraux embrassent les frais accessoires comme les tarifs proprement dits, les tarifs de factage, de camionnage et de réexpédition comme les prix du transport sur la voie ferrée, l'établissement d'une taxe nouvelle comme la modification d'une taxe en vigueur, l'abaissement comme le relèvement d'un tarif. » Même pour l'application du tarif maximum fixé par le cahier des charges, les compagnies doivent obtenir l'homologation ministérielle.

Mais il est vrai de dire que les compagnies peuvent être autorisées, sur leurs propositions, à ne pas exiger le maximum des taxes inséré au cahier des charges. Toutefois, dans aucun cas, elles ne peuvent être autorisées à percevoir des sommes supérieures. En effet, tout acte qui conférerait une autorisation semblable le serait en violation de la loi et ne commanderait pas l'obéissance aux citoyens ni aux tribunaux.

Il convient de retenir qu'aucune décision ministérielle ne peut, sans l'assentiment des compagnies, abaisser les tarifs. De même, le Ministre ne peut imposer à une compagnie, sans son assenti-

ment, des obligations plus étendues que celles qui dérivent du cahier des charges (1).

La question s'est posée de savoir quelle était l'étendue du droit du Ministre des travaux publics en ce qui concerne l'homologation des tarifs.

On a soutenu, dans l'enquête faite en 1850 par le Conseil d'Etat, que le rôle du Ministre se bornait à vérifier si les taxes proposées par les compagnies n'excèderaient pas le maximum prévu par les cahiers des charges, et que, ce point vérifié, il devait répondre par un accusé de réception que le tarif était homologué.

Admettre ce système, c'état réduire le rôle du Ministre à enregistrer tout simplement une proposition.

Aussi cette doctrine n'a pas prévalu, et nous verrons dans la section suivante, où nous nous occuperons tout particulièrement de l'homologation des tarifs, que le Ministre a non seulement le droit de s'opposer à l'établissement de certaines taxes même dans les limites du maximum prévu, mais encore d'exiger que des modifications soient faites aux propositions des compagnies.

Il ne saurait en être autrement en présence des articles 48 et 49 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, qui sont formels et explicites.

---

(1) Arrêt du Conseil d'État, 5 mai 1880.

Section II

HOMOLOGATION DES TARIFS

La constitution d'un monopole, non de droit, mais de fait, entre les mains des concessionnaires de chemins de fer, étant inévitable, il était nécessaire de prendre des précautions pour que les concessionnaires ne vinssent pas, par des jeux de tarifs ou par des combinaisons inégales dans le service des transports, nuire à de nombreux intérêts privés et surtout à l'intérêt général du pays.

En ce qui touche les taxes à percevoir, le monopole n'offre pas aux concessionnaires la facilité de les appliquer suivant leurs intérêts, voire même suivant l'appréciation qu'ils pourraient faire des besoins du commerce. La loi a établi une règle fondamentale, à savoir : qu'aucune taxe ne pourrait être perçue, sans l'homologation de l'administration supérieure.

C'est qu'en effet, l'Etat, en vertu de son droit souverain, a, non seulement concédé les lignes en vue d'organiser un service public, mais il a de plus contribué, dans une large mesure, à l'établissement des voies ferrées. Il est juste, dès lors, qu'il intervienne pour la sauvegarde tout au moins de l'intérêt général.

Les tarifs des chemins de fer exercent la plus grande influence sur la richesse publique, et de ce fait, l'Etat ne peut renoncer à exercer sur eux un

contrôle sérieux. Si le droit d'intervention de l'Etat n'est pas contesté, il n'en est pas moins vrai que des tentatives ont été faites en vue de le limiter. Or, qu'adviendrait-il si les puissantes compagnies pouvaient à leur gré élever ou abaisser les tarifs ? Sarrut répond avec raison : « Les compagnies auraient pu accorder une faveur à celui-ci, la refuser à celui-là et placer ce dernier dans une condition de concurrence défavorable. De plus, cet abaissement n'aurait-il pas été dicté par le désir d'écraser des entreprises rivales ? »

L'intervention de l'Etat est donc, dans ces conditions, nécessaire et bienfaisante. En matière de tarifs, cette intervention de l'Etat se manifeste tout d'abord au cours de leur préparation, puis dans l'approbation ou le rejet du tarif proposé. L'approbation ministérielle prévue aux articles 48 et 49 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 n'est autre chose que l'homologation. Nous pouvons donc dire que l'homologation est le pouvoir qu'a le Ministre, d'approuver ou de rejeter sans modification les propositions que les compagnies lui présentent.

De cette définition découlent deux principes, à savoir : que l'initiative de toute proposition de tarifs appartient aux compagnies, et que le gouvernement a tout simplement un droit de vote.

Toutefois, en pratique, la nécessité où se trouvent souvent les compagnies de mettre en vigueur des tarifs pouvant attirer à elles un trafic avantageux, donne à l'administration supérieure les

moyens d'obtenir les modifications qu'elle juge utiles à l'intérêt général. En pareil cas, le Ministre peut notifier à la compagnie qu'il ne pourrait homologuer sa proposition que si elle en modifiait telle partie, retranchait telle autre ou ajoutait certaines dispositions.

La compagnie examine s'il y a avantage pour elle à accepter les réserves de l'administration ou à renoncer à sa proposition ; des négociations s'engagent, et l'autorité dont le Ministre est détenteur amène presque toujours la compagnie à prendre en sérieuse considération toutes ses demandes relatives à des réductions de tarif.

Pour user en connaissance de cause de son droit d'homologation, le Ministre s'inspire des règles édictées par les articles 45 et 46 du règlement de 1846 et du décret de 1901 (1).

Le principe que l'homologation est nécessaire sans distinction entre les modifications qui abaissent et celles qui relèvent les taxes déjà abaissées au-dessous du maximum fixé par les cahiers des charges, est reconnu d'une manière formelle par l'article 44 de l'ordonnance du 15 juillet 1845 et

---

(1) Pour les lignes d'intérêt local, « les taxes perçues dans les limites du maximum fixé par le cahier des charges sont homologuées par le Ministre des Travaux publics dans le cas où la ligne s'étend sur plusieurs départements et dans le cas de tarifs communs à plusieurs lignes. Elles sont homologuées par le préfet dans les autres cas, art. 5, loi du 11 juin 1889. »

par plusieurs arrêts de la Cour de cassation (1). Si donc les compagnies auxquelles seules appartient l'initiative de faire des propositions quant aux tarifs (2), veulent user de leurs droits, elles devront dresser un tableau des prix qu'elles ont l'intention de percevoir et l'adresser, appuyé d'un dossier contenant tous les documents de nature à éclairer l'administration, au Ministre des travaux publics, aux préfets des départements traversés et au service du contrôle.

Mais ces propositions présentant une grande importance pour le public, elles doivent être portées à sa connaissance par voie d'affiches un mois à l'avance (3) On se rend facilement compte de cette exigence.

Il importe que la modification projetée ne menace pas quelque intérêt. Or, la publicité assure la protection. Aussi la partie du public qui aura à redouter l'effet de la modification aura tout le

---

(1) Cour Cassation, 19 janvier 1849, S. 49-1-290 et 18 décembre 1867, S. 68-1-126, 28 décembre 1896, Dalloz, 1897-1-281.

(2) Ord. du 15 novembre 1846, art. 45-49. Pour les chemins de fer d'intérêt local et les tramways, voir art. 45 du décret du 16 juillet 1907.

(3) La multitude des propositions rendant presque impossible cette prescription, il a été reconnu par le Ministre et par la Cour de Cassation, dans son arrêt du 31 décembre 1866 (D. 67-1-56) que le simple dépôt de livrets dans les gares et stations suffirait à la publicité pourvu toutefois que ce délai soit annoncé au public par des affiches sommaires.

temps matériel pour transmettre au Ministre les observations utiles sur le caractère de l'opportunité et les conséquences de cette modification. Elle aura, au surplus, le temps de calculer elle-même les prix auxquels elle doit se réduire pour ne pas avoir à souffrir de ce nouveau moyen de concurrence.

Les préfets devront communiquer les propositions des compagnies aux chambres de commerce afin de leur permettre de présenter leurs observations.

Le tarif, avec les observations des chambres de commerce intéressées, est examiné par l'Inspecteur de l'exploitation commerciale, puis par le contrôleur général, par le directeur du contrôle commercial et, depuis le décret du 3 novembre 1906, par le Ministre du commerce et de l'industrie, quand il s'agit de propositions tendant à modifier les tarifs d'exportation, de transit et d'importation ou de pénétration. Le dossier est ensuite transmis au comité consultatif des chemins de fer qui émet son avis écrit, puis le tout va au Ministre qui, muni de ces documents, prend une décision qui est, ou l'homologation pure et simple, ou un refus d'homologation ou enfin une homologation sous réserve de certaines modifications.

« Le rôle du ministre, dit Picard, ne se borne pas à constater que les tarifs sont compris dans les limites fixées par le cahier des charges ; il n'est point tenu de délivrer l'exequatur après cette constatation matérielle. Son droit et son devoir sont au contraire d'examiner la valeur du tarif, d'en

peser les qualités et les défauts, de s'assurer que les propositions des compagnies donnent satisfaction à l'intérêt public et qu'elles ne sont pas de nature à créer une concurrence abusive au regard d'entreprises rivales de transport et, dans le cas contraire, de refuser l'homologation, d'opposer son veto. »

La question s'est posée de savoir si le ministre avait le droit de présenter aux compagnies, quant à leurs propositions de tarifs, des amendements obligatoires. L'affirmative a été un moment soutenue, basée sur l'art. 49 de l'ordonnance de 1846 « Si des modifications à quelques-uns des prix affichés étaient prescrites par le ministre... » Il a fallu néanmoins reconnaître, avec raison, qu'admettre un tel système c'était fausser le principe qui confèrent aux compagnies et à tout négociant l'initiative de leurs tarifs et porter de plus une grave atteinte aux intérêts du pays, étant donné que les exploitants ne formuleraient plus à l'avenir de propositions nouvelles et qu'il n'y aurait plus dès lors d'abaissements de taxes et du coup plus de progrès. La question fut abandonnée.

Lorsque l'accord est intervenu entre l'administration et la compagnie, le tarif est publié au *Journal Officiel,* conformément à la circulaire du 7 janvier 1893.

Il n'est toutefois applicable que quinze jours après la date de l'homologation si elle est pure et simple ; dans le cas contraire, quinze jours après

que les réserves de l'administration auront été acceptées par la compagnie.

Le délai d'application est porté à un mois pour les tarifs communs. Il en sera de même si des modifications à des prix affichés étaient prescrites par le Ministre, les prix modifiés devront être affichés de nouveau et ne pourront être mis en perception qu'un mois après la date de ces affiches.

Un tarif, une fois homologué, ne peut être supprimé qu'à la suite d'une nouvelle proposition, qui, elle aussi, doit suivre la procédure ordinaire.

La suppression comme l'homologation sont de l'initiative du concessionnaire. Le ministre ne peut pas modifier, contrairement aux présentations des compagnies, les propositions qu'elles soumettent à son homologation ; il peut les admettre ou les rejeter, mais il ne peut obliger une compagnie à maintenir une proposition qu'elle lui a adressée, avec des modifications qu'il a cru devoir y apporter, si la compagnie n'y consent pas. L'administration supérieure, dit M. Picard, peut stimuler les compagnies, les inviter à apporter du changement à leurs tarifs, à les placer même indirectement, dans la nécessité de le faire par le retrait de ses décisions antérieures d'homologation provisoire. Là se bornent son pouvoir de police et son droit contractuel (Traité des chemins de fer, page 29). Par exception à la règle générale et en vertu de l'article 42 du cahier des charges, le ministre a un droit d'intervention dans une hypothèse tout à fait exceptionnelle.

D'après cette disposition, si le prix de l'hectolitre de blé s'élevait à 20 francs sur un marché régulateur (1) déterminé, le gouvernement aurait le droit d'exiger que le tarif du transport en P. V. des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux ne dépasse pas 0,07 centimes par tonne et par kilomètre. En fait, cette disposition n'a jamais été appliquée, les compagnies n'ayant jamais hésité, lorsque le besoin s'en est fait sentir, à abaisser spontanément leurs tarifs ; leur initiative a prévenu celle de l'Etat, par exemple en 1853, en 1868 et en 1873. »

On a cherché à éluder cette nécessité d'un accord. En effet, depuis 1857, le ministre n'accorde plus que des homologations provisoires qu'il peut retirer toutes les fois qu'il le juge utile. Les compagnies ont soutenu à ce sujet qu'il y avait en l'espèce un abus de pouvoir et la question fut portée devant l'autorité judiciaire qui jugea que le ministre, ayant le droit d'homologuer un tarif d'une manière définitive, pourrait, à plus forte raison, en autoriser l'exécution provisoire.

L'arrêt de la Cour de Paris, du 26 novembre 1858, s'exprime ainsi à ce sujet : « Il ne peut être admis que le ministre ayant le droit de donner une autorisation définitive à un tarif ou à un traité, ne peut en donner une provisoire ; que cette dernière

---

(1) Les marchés régulateurs créés par une loi du 4 juillet 1821 (art. 7) ont été supprimés par la loi du 15 juin 1861 qui a abrogé la précédente.

mesure réservant l'examen et les renseignements de l'expérience, est au contraire toute dans l'intérêt du public ; qu'elle n'est qu'un usage prudent et réservé de l'autorité donné à l'administration. »

Depuis 1880, les compagnies ont renoncé explicitement à contester au ministre le droit de rapporter les homologations qui n'auraient été accordées que provisoirement. Dans une lettre qu'elles adressèrent à cette époque au ministre des travaux publics, elles déclarèrent « qu'elles ne contesteraient pas au ministre la faculté de rapporter les homologations qui n'auraient été accordées qu'à titre provisoire.

La mesure paraît être sage puisqu'elle permet de tenir compte des renseignements de l'expérience et peut, de plus, faire disparaître des tarifs dont l'application deviendrait fâcheuse pour le public, soit qu'une erreur se soit glissée lors de leur établissement, soit enfin que de nouvelles circonstances viennent déjouer les prévisions premières. Qu'il nous soit permis toutefois de dire qu'il eût été plus rationnel de confier à un texte précis de simples décisions judiciaires.

Les compagnies, de leur côté, présentent quelquefois aussi des tarifs temporaires qui doivent disparaître, à moins qu'une proposition nouvelle ne soit prescrite en vue d'une prorogation.

Ces tarifs temporaires sont homologués par exception, l'administration ne voulant pas généraliser un système qui aurait pour résultat de jeter un trouble profond dans les transactions commer-

ciales qui ne pourraient plus, dans ce cas, être basées sur la stabilité des prix. Ces tarifs temporaires sont admis à titre d'essai. Le cas se présente quand il y a lieu d'encourager une industrie. S'il importe de rendre possibles certaines tentatives pouvant donner de bons résultats, il est prudent, d'autre part, de ne rendre définitif un tarif que lorsque l'expérience aura prouvé que le développement du trafic viendra fournir une heureuse compensation aux sacrifices imposés.

Les compagnies savent, en effet, qu'il leur est difficile d'obtenir le relèvement d'un prix. Elles ont donc raison de ne s'engager dans le provisoire qu'avec la certitude de pouvoir revenir au tarif antérieur au cas échéant.

Mais soit que la suppression d'un tarif dépende du ministre ou de la compagnie ou qu'en somme elle exige l'accord des deux parties, la compagnie n'est pas privée définitivement du droit de percevoir les taxes que son cahier des charges l'autorisait à exiger dans les transports qu'elle effectue ; mais pour que le commerce puisse régler ses opérations sur des prix fixes et que les compagnies ne puissent pas abuser de cette facilité, pour établir des prix qu'elles n'auraient abaissés que pour faire disparaître une concurrence inopportune, l'article 44 des cahiers des charges indique que les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Une commission d'enquête, instituée en 1863,

trouvant ce délai trop long, en demanda la réduction ; mais l'administration ne fut pas du même avis, et pour des raisons qu'elle fit valoir dans une circulaire du 1er février 1864, ainsi conçue :

« On ne peut oublier les considérations d'intérêt général qui ont dicté cette mesure. Placée comme elle l'est pour recueillir toutes les réclamations du public, l'administration ne saurait perdre de vue qu'une des causes les plus fréquentes des plaintes est la mobilité des tarifs et les oscillations dont ils sont l'objet.

» Cette mobilité ne pourrait qu'être augmentée par la fixation d'un délai nouveau pour les relèvements et constituerait une arme puissante entre les mains des compagnies vis-à-vis de la concurrence des autres moyens de transports. »

On s'est demandé si cette clause de l'article 44 du cahier des charges était applicable aux tarifs qui, quoique appelés à durer plus d'un an, comporteraient des prix variant pour chaque saison. L'administration, après de longues hésitations, a reconnu la légalité de ces combinaisons.

Ces tarifs de saison ont pour but de permettre au commerce de certaines régions, de bénéficier à un moment donné, pour des marchandises déterminées, de prix très réduits qu'on ne pourrait obtenir en toute autre circonstance. D'autre part, les compagnies trouvent dans ce système la possibilité, tout en essayant de développer le trafic de certain produit de très faible valeur, d'utiliser un maté-

riel actuellement disponible et qui ne le serait plus au moment d'un surcroît de transports.

Il y a donc intérêt évident pour les deux parties à ce que ces tarifs de saison soient autorisés.

Nous avons exposé les règles qui constituent le droit commun en matière d'homologation.

Nous allons étudier à présent les cas spéciaux applicables à certains tarifs.

En vue de favoriser l'exportation des produits français, le gouvernement, par décret du 26 avril 1862, a établi deux dérogations aux règles ordinaires de l'homologation.

En premier lieu, les compagnies peuvent mettre en vigueur les tarifs d'exportation cinq jours après les avoir déposés au ministère, pourvu toutefois que dans ces cinq jours, le ministre n'ait pas notifié son opposition.

En second lieu, la durée minima d'application est réduite à trois mois.

Quant à leur suppression, elle ne peut être autorisée que dans les formes ordinaires.

Le caractère temporaire de ce tarif ne peut résulter que d'une clause spéciale qui d'ordinaire n'est homologuée que si elle est justifiée par des circonstances exceptionnelles.

On comprend aisément cette latitude donnée aux compagnies, étant donné surtout qu'elles ont à lutter contre les chemins de fer étrangers qui, pour la plupart, jouissent de la plus entière liberté quant à leurs tarifs.

Pour les tarifs de transit qui ont pour but d'at-

tirer sur le territoire français et de conduire à nos ports les marchandises étrangères à destination de l'étranger, des simplifications plus grandes ont été admises.

Le décret du 26 avril 1862 a supprimé tout délai et toute homologation, soit pour la mise en vigueur, soit pour le relèvement. Les prix doivent tout simplement être affichés et communiqués au ministre qui peut à sa volonté en interdire l'application. Cela s'explique, en effet, par ce fait que nos compagnies sont en concurrence avec les compagnies étrangères et que chacune cherche à accorder au public le plus d'avantages possibles pour attirer à elle le trafic. Il y a donc un intérêt national à disputer ce trafic à l'étranger et à faciliter nos compagnies en vue de soutenir la lutte.

Pour atténuer dans une certaine mesure les inégalités que les compagnies seraient tentées de commettre quant aux ports français entre lesquels la concurrence peut s'établir, l'article 3 du décret du 26 avril 1864 veut que les prix établis pour le transit soient les mêmes pour tous les ports d'un même littoral dans la même région.

A cet effet, les décrets répartissent les ports de la Manche en quatre groupes, ceux de l'Océan en quatre groupes, ceux de la Méditerranée en trois groupes, chacun d'eux devant former, au point de vue des tarifs de transit, un ensemble indivisible devant jouir des mêmes prix fermes quelle que soit la longueur à parcourir.

Pendant longtemps, à la suite de quelques avan-

tages consentis, les produits étrangers à égale distance, étaient plus favorisés que les produits français.

Cette situation souleva de vives et légitimes protestations de la part des producteurs français qui se trouvaient être dans un état d'infériorité marquée, par rapport à la concurrence étrangère.

Pour apaiser ces plaintes, les compagnies, lors de la discussion des conventions de 1883, ont pris dans des lettres, constituant de véritables annexes aux conventions, l'engagement d'appliquer, lorsque le ministre le demanderait, les prix créés pour le transit aux expéditions faites pour l'exportation par toutes les gares intermédiaires entre les deux gares d'entrée et de sortie, et même pour toutes les gares situées sur les embranchements de part et d'autre de l'itinéraire direct dans une zone de 50 kilomètres, pourvu cependant que, dans ce dernier cas, le parcours total à effectuer entre la gare de départ et la gare de sortie ne fût pas plus long que le parcours total en transit.

Depuis cette époque, les compagnies appliquent cette règle à tous les tarifs de transit sans exception.

Les tarifs de transit sont de ce fait devenus pour ainsi dire de véritables tarifs d'exportation, avec cette différence toutefois qu'ils restent soumis, quant aux conditions d'établissement et de suppression, à leur régime légal et particulier.

Les compagnies ont également pris des engage-

ments, dans les lettres annexées aux conventions de 1883, quant aux tarifs de pénétration.

On accuse, en effet, les compagnies de favoriser l'importation par des taxes réduites pouvant concurrencer les transports intérieurs. Elles s'en défendent cependant en soutenant que, s'il leur arrive de réduire les tarifs à ce sujet, c'est que cette réduction leur est imposée par la concurrence qui leur est faite par d'autres voies de transport offrant des prix plus réduits.

Quoi qu'il en soit, par les lettres de 1883, les compagnies « se mettent à la disposition de l'administration pour modifier toute combinaison de prix dont l'effet pourrait être d'altérer les conditions économiques résultant de notre régime douanier, sous la seule réserve que les marchandises qu'ils visent ne soient pas importées en France à plus bas prix par d'autres voies de transport. »

De ce fait, le ministre acquiert le droit de supprimer les prix de pénétration et du même coup un droit d'initiative en matière de tarifs.

Le ministre a un droit plus étendu en ce qui concerne la détermination du tarif exceptionnel ou en d'autres termes des frais accessoires.

Le rôle du ministre, en l'espèce, ne se borne pas à homologuer les propositions qui lui sont soumises ; il en fixe lui-même le montant. Ces frais accessoires ne sont pas inscrits au nombre des prix maximum des cahiers des charges. Les compagnies auront le droit d'en abaisser le chiffre sans pouvoir toutefois l'augmenter.

Aux termes de l'article 47 du décret du 1er mars 1901, les concessionnaires doivent « en soumettre le règlement au ministre des Travaux Publics dans le dixième mois de chaque année ». Ce tarif, une fois arrêté il reste en vigueur jusqu'au moment où la révision en est demandée, soit par le public, soit par le concessionnaire.

Il est fixé au surplus par des dispositions générales et est applicable sur toutes les lignes d'un même réseau par un seul et unique arrêté.

Les tarifs régulièrement intervenus ou dûment homologués sont obligatoires et ont force de loi envers et contre tous, pour les compagnies comme contre elles. Reposant sur des motifs d'ordre public et d'intérêt général, leurs dispositions doivent produire leurs effets et il n'est donné à personne d'y déroger sans s'exposer à réparer le préjudice causé. C'est un principe sur lequel la Cour de cassation n'a jamais varié.

DEUXIÈME PARTIE

CHAPITRE PREMIER

DES DIVERSES ESPÈCES DE TARIFS

Section Première

CLASSIFICATION DES TARIFS

Nous avons vu dans la première partie de notre étude comment se fixent les prix en matière de transport et comment, pour les percevoir d'une manière régulière, les compagnies avaient besoin d'une autorisation accordée, soit par les cahiers des charges, soit par un décret postérieur. Puis nous avons expliqué le mécanisme administratif de l'homologation ministérielle, qui intervient sur les propositions de tarif présentées par les compagnies.

Nous allons étudier, dans cette seconde partie, les tarifs proprement dits, ainsi que leur mode d'application.

Depuis l'origine des chemins de fer, les tarifs

se sont tellement multipliés qu'ils forment aujourd'hui un véritable labyrinthe au milieu duquel il est très difficile de se reconnaître.

C'est ainsi que l'auteur du code annoté des chemins de fer, Lamé-Fleury, a pu dire : « Bien que tout le monde parle de la question des tarifs des chemins de fer, il n'est qu'exact de dire qu'elle continue d'être très imparfaitement comprise hors de l'administration et des compagnies concessionnaires. Les membres de nos assemblées législatives, les magistrats, les avocats, les publicistes, les industriels, les négociants, ne sont même point à l'abri du reproche général que je me permets de formuler, malheureusement avec abondance de preuves. »

On peut dire que la difficulté, en matière de tarifs, vient de la complexité des principes légaux et économiques auxquels notre tarification obéit. C'est qu'en effet, un système qui doit tenir compte à la fois de la nature des marchandises, des conditions de transport et des conditions économiques doit donner lieu infailliblement à toutes sortes de combinaisons .

Quoi qu'il en soit, pour l'intelligence des tarifs que le public est appelé à consulter tous les jours, il faut que nous fassions connaître la classification et la terminologie spéciale que la pratique a établies à ce sujet.

Nous distinguerons donc le tarif maximum, les tarifs généraux, les tarifs spéciaux ou conditionnels, proportionnels ou différentiels ; les tarifs

d'exportation et de transit, les tarifs de pénétration, les tarifs de détournement et les tarifs communs.

Les compagnies peuvent déclarer pour certains transports qu'elles entendent percevoir la totalité du prix fixé par le cahier des charges.

Ainsi l'article 42 du cahier des charges prévoit un prix pour la 1re classe des marchandises transportées en petite vitesse, de 0.16 centimes par tonne et par kilomètre.

Si ce prix était réellement perçu, l'expédition serait effectuée sous le régime du tarif maximum légal.

Nous pouvons donc dire que le tarif maximum est celui qui est inséré dans les cahiers des charges et qui règle les droits que les compagnies sont autorisées à percevoir sur les transports qu'elles opèrent.

A l'origine des chemins de fer, on parut craindre que l'exploitation ne produisît pas les résultats qu'on en attendait, et pour empêcher que les prix ne fussent pas rémunérateurs, on en adopta qui l'étaient peut-être trop.

Les compagnies l'ont tellement compris ainsi, que pas une d'elles n'a songé à imposer aux marchandises le tarif de l'article 42 ; elles se sont ingéniées au contraire à le réduire autant que possible dans un intérêt commun.

Si donc les compagnies réduisent les prix du tarif maximum, cette réduction peut être générale, c'est-à-dire sans aucune restriction, s'appliquant

à tous les expéditeurs sans les soumettre à aucune condition, sauf celle, toutefois, de se conformer aux cahiers des charges.

Le tarif qui abaisse ainsi sans condition et pour tous les prix du tarif maximum s'appelle tarif général.

Chaque réseau a, en grande vitesse et en petite vitesse, un tarif général ne comportant aucune dérogation aux règles posées par le cahier des charges dans l'intérêt du public et applicable à toutes les relations quel que soit le tonnage ou l'état des marchandise à expédier.

Ce tarif général s'applique automatiquement par cela seul que l'expéditeur n'a pas réclamé l'application d'un tarif spécial. On peut donc dire que les conditions d'application des tarifs généraux ne sont autre chose que l'adaptation aux chemins de fer du droit commun des transports.

D'autre part, si la réduction sur le tarif maximum n'est consentie qu'à la seule condition que les expéditeurs seront soumis à des clauses particulières, le tarif qui stipule ainsi les conditions qui y sont émises, s'appelle tarif spécial ou tarif conditionnel.

Dans la pratique, les conditions imposées sont surtout celles d'avoir à expédier un wagon complet de 4.000 kilos, par exemple, ou payant pour ce poids, à accepter pour le transport un délai plus long ou bien encore que le chargement et déchargement seront faits par l'expéditeur ou le destinataire, etc...

Si les tarifs généraux ne sont susceptibles d'aucune division, étant donné que leur but et leur caractère sont de s'appliquer, d'une façon générale et sans distinction, à tous les expéditeurs, les tarifs spéciaux au contraire peuvent se diviser à l'infini selon la nature des conditions qu'ils renferment.

Tous sont cependant des tarifs conditionnels, car leur application est subordonnée à des conditions supplémentaires qui sont insérées dans l'intérêt du voiturier et qui ont pour contre-partie un abaissement de taxe au profit de l'expéditeur.

D'une manière générale, on désigne, sous le nom de tarifs conditionnels, les tarifs spéciaux qui abaissent les prix du tarif maximum ou du tarif général, sous certaines conditions, sans toutefois tenir compte de la distance à parcourir.

Un tarif est proportionnel quand il a pour toutes les fractions d'un parcours, dans quelque sens que ce parcours s'effectue, une base kilométrique uniforme, par exemple 0 fr. 08 par tonne et par kilomètre, de telle sorte que la taxe à percevoir sera de 0 fr. 80 pour 10 kilomètres et de 8 fr. pour 100 kilomètres, etc.

Le tarif différentiel est celui qui, étant donnée une même nature de marchandises, varie, soit en raison de la quantité livrée par l'expéditeur, soit en raison des distances à parcourir, soit en raison des sens dans lequel le transport s'effectue ou bien encore suivant la provenance ou la destination de la marchandise.

Des exemples feront mieux saisir cette définition.

Nous disons que le tarif varie en raison de la quantité de marchandises à transporter. Supposons un tarif fixant un prix de 0.10 par tonne et par kilomètre, pour les expéditions de une à cent tonnes et qui ne fixerait que 0.08 cent. par tonne et par kilomètre, pour les expéditions au-dessus de 100 tonnes, ce sera un tarif différentiel. En raison des distances à parcourir, si le prix du transport d'une marchandise est fixé à 0.10 centimes par tonne et par kilomètre pour 100 kilos, et à 0.08 centimes de 101 à 300 kilomètres, ce sera aussi un tarif différentiel.

En raison du sens dans lequel le transport s'effectue, si le prix d'une marchandise de Paris à Orléans est de 0.05 centimes par tonne et par kilomètre, et que le prix de la même marchandise soit de 0.10 centimes d'Orléans à Paris, nous aurons encore un tarif différentiel.

Suivant la provenance de la marchandise, ce sont les tarifs qui fixent pour certains produits étrangers un prix inférieur à celui qui est établi pour leurs similaires français. On désigne ces tarifs sous le nom de tarifs internationaux. Ils ont pour but de faciliter l'introduction en France de produits étrangers.

Suivant la distance de la marchandise, ce sont les tarifs qui fixent des prix de transport plus bas que ceux destinés à la consommation intérieure pour des marchandises destinées à l'exportation

ou des marchandises venant de l'étranger et devant traverser la France en transit.

Les tarifs de détournement sont également des tarifs différentiels. Ils fixent le prix des transports des marchandises qui voyagent entre deux localités non desservies par une voie directe, comme si cette voie existait.

Il est certain que les marchandises parcourent une distance kilométrique plus grande que celle qui sépare en réalité le point de départ et celui d'arrivée ; le prix du transport est cependant celui de la distance calculée à vol d'oiseau. Prenons Nantes et Lyon. Pour voyager par voie de fer de Nantes à Lyon, les marchandises sont obligées de passer à Paris, ce qui leur impose un détour considérable.

On appellera tarif de détournement celui qui fixera les taxes de transport d'après la distance directe entre Nantes et Lyon, et non d'après la distance indirecte parcourue cependant effectivement par la marchandise, qui est venue passer par Paris.

Les tarifs communs sont ceux qui déterminent le prix pour une marchandise qui voyage sur deux ou plusieurs lignes appartenant à des compagnies différentes.

Les tarifs internationaux sont ceux qui sont combinés entre des compagnies françaises et des compagnies étrangères.

Nous dirons une fois de plus que, pour obtenir les prix réduits édictés par les tarifs spéciaux, l'ex-

péditeur doit en faire la demande formelle sur sa déclaration d'expédition, à défaut de quoi le tarif général lui est appliqué.

Section II

DE L'ÉGALITÉ DANS LA PERCEPTION DES TAXES

Les compagnies sont dans l'obligation de percevoir les taxes sans aucune faveur. C'est là une conséquence du monopole qui leur est concédé et qui ne saurait être justifié que s'il tourne au profit de tous indistinctement.

De plus, le caractère d'intérêt public qui s'attache aux tarifs des chemins de fer régulièrement approuvés et publiés s'oppose à ce qu'il y soit dérogé par des conventions particulières (1). Nous pouvons donc dire que la règle d'égalité des tarifs domine en quelque sorte tout le droit des voituriers privilégiés et que si, d'une part, elle s'impose à l'administration, elle lie les compagnies qui ne peuvent, par le fait de leur seule volonté, consentir des faveurs ni aux uns ni aux autres. Toute faveur sera donc rigoureusement prohibée. « La perception des taxes doit se faire indistinctement sans aucune faveur », dit l'article 48 du cahier des charges.

Dans le rapport qui précède l'ordonnance du 15

(1) Cass., 1er décembre 1897, Dalloz, 1897-1-563.

novembre 1846, le ministre disait : « L'égalité dans l'application des tarifs est une des principales prescriptions des cahiers des charges. Les chemins de fer sont des voies de monopole ; avec eux, toute concurrence est généralement impossible, et dès lors, l'égalité dans l'application des tarifs est la plus indispensable des obligations des compagnies qui les exploitent. Sans cette égalité, plus de sûreté pour le commerce et pour l'industrie, plus de certitude dans les transactions.

L'administration publique doit veiller, autant qu'il est en elle, à la fidèle observation de la règle ci-dessus. »

Si, en effet, les compagnies avaient été libres de faire des situations différentes à tel ou tel autre expéditeur, si elles avaient eu la facilité de modifier à leur gré les prix de transport, il est certain que le commerce et l'industrie seraient à leur discrétion et qu'elles pourraient ainsi devenir les suprêmes arbitres des marchés.

Sarrut (1) s'exprime ainsi à ce sujet : « Il ne faut de faveur pour personne : commerçants ou particuliers, industriels ou propriétaires, faibles ou puissants, tous ont des droits égaux. Si des préférences étaient possibles, si les conditions du transport pouvaient être faciles pour l'un, rigoureuses pour l'autre, les compagnies disposeraient en souveraines du commerce, détruiraient les si-

(1) Législation et Jurisprudence sur le transport des marchandises par chemins de fer.

tuations acquises, jetteraient la perturbation dans les affaires, tueraient telle industrie, raviveraient telle autre, et le monopole, loin de servir à l'intérêt de tous, causerait la désorganisation et la ruine.

Les tarifs ne pourront donc varier ni à cause de la quantité de marchandises, ni à cause de la qualité de l'expéditeur, ni à cause du lieu de provenance ou de destination, ni enfin pour tout autre motif. Il n'est pas de considération qui puisse faire modifier les tarifs au profit de quelques personnes. A la Banque de France, la qualité de l'individu, le montant de la somme ne fait pas varier l'escompte. Il doit en être des compagnies de chemins de fer comme de la Banque de France. »

Le législateur l'avait tellement compris ainsi qu'il inscrivit la règle de l'égalité dans tous les cahiers des charges, même antérieurs à 1857. « La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur. » Il est vrai cependant de dire que ces mêmes cahiers des charges autorisaient les traités particuliers qui avaient pour but d'attribuer des avantages spéciaux à certains expéditeurs, à l'exclusion du grand public.

Mais en vertu du principe posé qui veut que l'égalité subsiste entre tous les expéditeurs, il avait été admis que le bénéfice des traités passés avec d'autres pouvait être réclamé par tous ceux qui offraient d'en remplir les conditions.

Quoi qu'il en soit, il y avait là une inégalité flagrante, étant donné que seuls quelques gros com-

merçants pouvaient en profiter pouvant seuls aussi remplir les conditions imposées.

Malgré les caractères anormaux de ces traités particuliers, ils ont été pratiqué pendant longtemps sous les aspects les plus divers.

Toutefois, cette facilité avait des limites quant à la mise en pratique de ces traités. Les compagnies devaient tout d'abord les suspendre pendant huit jours à dater de la communication faite au ministre. Cette huitaine passée, le ministre n'eût-il pas répondu, le traité recevait son exécution.

On peut se demander, dès lors, quels moyens avait le ministre pour apprécier et l'opportunité et les conséquences que pouvaient entraîner ces traités. Il fallait vraiment qu'une réclamation se produisît pour mettre en mouvement l'initiative ministérielle. Et encore comment une réclamation se serait-elle produite ? Ces traités n'étaient pas portés à la connaissance du public par voie d'affiches ; seules, certaines gares désignées étaient en possession d'un registre où devaient être inscrits tous les traités particuliers, registre qui devait être communiqué au public et à toute réquisition. Mais qui pouvait donc ainsi aller tous les jours au ministère ou dans l'une des gares désignées pour vérifier si réellement il existait ou non des traités particuliers.

Aussi leur existence n'était-elle connue que par l'exécution qu'ils recevaient, et quand par hasard des réclamations se produisaient, aucune répara-

tion n'était plus possible puisque les compagnies avaient agi dans la limite de leurs droits.

Cet état de choses avait déterminé des plaintes aussi vives que nombreuses. On reprochait surtout aux traités particuliers leur insuffisante publicité et les inégalités qu'ils consacraient. Aussi tombèrent-ils sous le poids d'une lourde impopularité lorsqu'en 1857 la question fut soumise à une commission spéciale qui fut unanime à en demander l'abolition.

C'est ainsi que, conformément à cet avis, les nouveaux cahiers des charges rendus communs à toutes les compagnies prononcèrent cette abolition. L'article 48 du cahier des charges est ainsi conçu : « La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur. » Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit. »

De plus, le ministre, par une circulaire du 26 septembre 1857, en informe ainsi les compagnies intéressées : « Je crois devoir vous prévenir que, par suite d'une mesure générale, il ne sera plus admis par l'administration, à dater du 1er janvier 1858, des traités particuliers portant réduction sur les tarifs approuvés. Je vous invite, en conséquence, à veiller à ce que les traités de cette nature, dont le bénéfice pourrait être réclamé, ne stipulent, en aucun cas, une durée excédant l'époque ci-dessus fixée. Quant aux traités aujourd'hui en vigueur sur votre réseau, j'ai décidé que, quel que soit le

terme de leur échéance, ils cesseraient également de recevoir leur exécution à partir du 1e janvier prochain, faute de quoi je déclarerai les réductions de prix, consenties par ces traités, applicables à tous les expéditeurs sans condition, usant en cela du droit que me confère votre cahier des charges, et dont je me suis réservé l'exercice en vous accusant réception des traités que je viens de rappeler. » (1).

Les compagnies avaient senti l'orage venir et elles s'étaient précautionnées contre l'éventualité qui s'est réalisée. C'est ainsi que dans tous les traités qu'elles avaient passés depuis un certain temps elles avaient stipulé et inséré la clause suivante : « Dans le cas où l'administration supérieure n'approuverait pas la réduction de prix consentie par le présent traité, ou prescrirait ultérieurement à la compagnie de l'appliquer sans condition à tous les expéditeurs, notification de cette mesure serait faite à l'intéressé et ledit traité se trouverait résilié de plein droit sans qu'il y eût lieu à aucune indemnité de part et d'autre. »

Aucune difficulté ne pouvait donc surgir quant à ces traités. Mais ceux qui ne portaient pas cette clause comment fallait-il les interpréter ?

Les compagnies pouvaient-elles ne pas les exécuter arguant d'une force majeure ? Elles ont soutenu l'affirmative et sur le refus des bénéfi-

---

(1) Code annoté des chemins de fer en exploitation, par Lamé-Fleury, 3e éd., S. 58-1-231, note 1.

ciaires de consentir à la résiliation des traités, des procès se sont engagés. La jurisprudence hésita tout d'abord à résoudre la question. Toutefois, la Cour de cassation accueillit la prétention des expéditeurs lésés dans son arrêt du 15 février 1859 (1) ainsi conçu : « Si la décision ministérielle du 26 septembre 1857 rendait moins avantageuse et peut-être moins dommageable pour la compagnie l'exécution de la convention intervenue entre elle et l'expéditeur, elle ne rendait pas cette exécution impossible et ne constitue pas dès lors le cas de force majeure prévu par l'article 1148 du Code civil. » La prétention des compagnies fut donc repoussée en justice. Aussi se trouvaient-elles dans cette alternative : ou généraliser le bénéfice des traités discutés ou indemniser ceux au profit desquels ils étaient souscrits. Elles essayèrent de ne faire ni l'un ni l'autre en essayant d'avoir recours à un mode d'exécution clandestin. Elles percevaient ostensiblement sur les transports des bénéficiaires de ces traités le plein tarif obligatoire tout en leur remboursant à chaque fin d'année, sous forme de détaxe, la différence entre le prix du tarif et celui stipulé au traité.

C'est ainsi que les compagnies essayèrent de mettre les expéditeurs qui ignoraient la continuation des traités particuliers dans l'impossibilité de réclamer à leur profit le traité stipulé avec d'autres. Quoi qu'il en soit, en agissant ainsi, les com-

(1) S. 1860-1-730.

pagnies, tout en commettant une faute, causaient également un préjudice et, dès lors, les maisons de commerce auxquelles la taxe obligatoire avait été perçue, réclamèrent aux compagnies des dommages-intérêts.

Les compagnies opposèrent des fins de non-recevoir en soutenant que, liées par les traités, obligées par la justice de les exécuter, elles avaient obéi à une force majeure à laquelle elles n'avaient pu se soustraire. Elles ajoutèrent au surplus qu'au cas de délit ou de contravention, le tout était couvert par la prescription.

La Cour de Paris n'admit pas ce système de défense et accueillit favorablement la demande des intéressés.

L'affaire fut donc portée en cassation, et la Cour suprême rejeta le pourvoi présenté par les compagnies par arrêt du 21 avril 1868 (1).

Si donc le fait imputé aux compagnies n'était reconnu ni comme un délit ni une contravention, il n'en constituait pas moins une atteinte à la loi d'égalité et de ce fait elles étaient tenues de réparer le préjudice causé aux termes tout au moins de l'art. 1382 du Code civil. Il y a lieu d'ajouter que les intéressés avaient de plus deux ans pour faire valoir leurs droits.

Mais une autre question s'est posée, celle de savoir si les expéditeurs lésés pourraient, avec des dommages-intérêts, exiger ce qu'ils appelaient la

(1) *Journal du Palais*, 1868-498.

restitution de l'indû, c'est-à-dire la différence entre la somme payée en vertu du tarif et celle qu'ils auraient payée si le bénéfice des traités leur était attribué.

Pour répondre à la question il faut distinguer : les expéditeurs envers lesquels la compagnie s'est engagée par traité à leur faire les prix consentis à un ou plusieurs expéditeurs. La restitution dans ce cas était certainement due. En effet, toute somme excédant cette réduction constituait un paiement indû.

Il ne pouvait en être ainsi quant aux autres expéditeurs, auxquels on ne pouvait restituer une différence que tout autant qu'ils l'auraient payée indûment (art. 1376, Code civil et suiv.).

La Cour de cassation a eu à se prononcer à ce sujet à l'occasion d'un pourvoi formulé contre un arrêt de la Cour de Paris, en date du 13 avril 1867 ; elle s'exprime ainsi : « Il est constaté, en fait, par l'arrêt attaqué, que X..., négociant, a obtenu, de 1852 à 1862, une modération de tarif du tiers, par voie de détaxe sur le prix de transport des marchandises expédiées. En décidant que ces faits constituaient une faute au préjudice des autres négociants, et en condamnant la compagnie à réparer le préjudice, l'arrêt a fait une juste application de l'art. 1382 du Code civil. Y... et autres soutiennent vainement qu'en outre de ces dommages-intérêts, la compagnie leur devrait encore, aux termes des articles 1377 et 1378 du même code, la restitution de la différence existant entre le tarif

publié qu'ils avaient subi et le traité particulier accordé à X... En effet, si avant 1857 l'administration s'était réservé la faculté d'abaisser les tarifs au profit de tous les expéditeurs, au cas où un tarif de faveur serait soumis à son approbation et si, depuis la décision ministérielle du 26 septembre 1857, les tarifs de faveur ont été formellement interdits, aucune disposition de la loi n'oblige la compagnie à abaisser les tarifs pour tous, au cas où elle enfreindrait cette interdiction. Cette infraction la rend seulement passible de dommages-intérêts envers les expéditeurs auxquels le tarif de faveur accordé à l'un d'eux a pu causer préjudice. D'un autre côté, Y... et autres ne produisent aucun traité par lequel la compagnie aurait contracté envers eux l'obligation d'abaisser à leur profit le tarif publié.

Enfin, en acquittant le prix des transports d'après le tarif dûment approuvé, ils n'ont payé que ce qu'ils devaient et ne peuvent ainsi invoquer la disposition des art. 1377 et 1378 sur la répétition de l'indû. » C. c., 3 février 1869 (1).

Les infractions au principe d'égalité, qu'elles proviennent d'un traité particulier consenti, nonobstant toute prohibition ou qu'elles proviennent du fait d'avoir accordé sur les tarifs approuvés une réduction par voie de détaxe donnent-elles ouverture à une action pénale contre la compagnie ?

La Cour suprême s'est prononcée en faveur de

---

(1) S. 69 1-222 ; D 69-1-371.

la négative par deux arrêts en date du 21 avril 1868 et 16 novembre 1869 (S. 68-1-230 ; 70-1-110 ; D. 68-1-430 ; 71-1-114).

Le seul fait retenu par l'arrêt attaqué, dit la Cour, comme base des dommages-intérêts qu'il prononce, est celui de la détaxe accordée clandestinement, à la fin de l'année, à X..., sur des perceptions qui, d'ailleurs, avaient été opérées régulièrement. Le fait ainsi spécifié, s'il constitue une faute, ne tombe sous l'application du texte d'aucune loi pénale, ni de l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845, placé sous la rubrique des mesures relatives à la sûreté de la circulation sur les chemins de fer, ni de l'art. 44 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, qui défend la perception d'aucune taxe qui n'aurait pas été approuvée par le ministre, ni enfin de l'art. 471, § 15 du Code pénal, évidemment étranger à la protection du commerce, dans ses rapports avec le chemin de fer (C. c., 21 avril 1868).

Sarrut, au sujet de cet arrêt, répond avec raison : « Si nous pensons que l'art. 471, § 15 du Code pénal est étranger à la législation des chemins de fer, nous ne voyons pas comment la restitution clandestine d'une somme sous forme de détaxe ne vaut pas en réalité application d'un tarif non homologué, puis rembourser 1 franc n'est-ce pas en définitive ne prendre que 9 francs et, par conséquent, percevoir une taxe inférieure d'un dixième à la taxe homologuée ?

Quoi qu'il en soit, qu'une sanction pénale atteigne ou non les traités particuliers, il n'en est pas

moins vrai de dire qu'une action en dommages-intérêts contre la compagnie est toujours recevable lorsqu'elle est justifiée par un avantage quelconque fait à un expéditeur, à l'exception de tous autres.

Dans ces conditions, nous sommes amené à nous demander si, des remises faites à Primus, sur des sommes perçues à titre de magasinage en vertu de tarifs régulièrement homologués, ne constituent pas une faveur aux termes de l'article 48 du cahier des charges.

Si, en principe, les compagnies sont en droit d'accorder certains avantages, pourvu qu'ils soient la rémunération de services ou la compensation de sacrifices, nous ne pensons pas qu'elles puissent en l'espèce, et dans tous les cas particuliers, trancher elles-mêmes souverainement la question sans porter atteinte au principe de l'égalité. En tout cas il est loisible aux intéressés de s'adresser aux tribunaux qui détermineront suivant les circonstances propres à chaque cause, car en somme il n'est pas possible de poser ici une règle absolue.

De 1861 à 1863, une nouvelle enquête fut ouverte au sujet de la suppression des traités particuliers, et l'on voit alors des hommes éminents produire à ce sujet les plus vives critiques.

Les traités particuliers, disait-on, tout en étant une tarification d'essai, préparaient au besoin l'établissement des tarifs spéciaux devant devenir applicables à tous les expéditeurs.

Les compagnies, en effet, après avoir abaissé

leurs prix pour un seul expéditeur, reconnaissaient qu'il n'y avait pour elles aucun préjudice à généraliser ce qui n'avait été tout d'abord qu'une convention privée ; aussi n'hésitèrent-elles pas à généraliser le système à l'égard de tous les expéditeurs. C'était en quelque sorte établir des tarifs spéciaux par une voie détournée.

La commission, imbue de cette idée, conclut au rétablissement des traités particuliers.

Leur suppression fut néanmoins maintenue, et on ne songea plus désormais à les rétablir, étant largement compensés par de nombreux tarifs spéciaux accessibles à tous et chacun pouvant en trouver selon son goût.

Section III

DE L'UTILITÉ ET DE LA LÉGALITÉ DES TARIFS SPÉCIAUX, DIFFÉRENTIELS ET CONDITIONNELS

Les tarifs spéciaux, différentiels et conditionnels ont été l'objet de très nombreuses attaques.

Ils prennent néanmoins de jour en jour des développements de plus en plus grands et deviennent comme pour ainsi dire le complément nécessaire aux nouvelles voies de communication.

Poser comme règle de l'exploitation l'unité kilométrique, c'est caresser une de ces utopies qui viennent se heurter contre les conditions qui sont de l'essence même du commerce.

Or, il a été démontré par les plaintes mêmes dont les tarifs spéciaux, différentiels et conditionnels

ont été l'objet que, loin d'éprouver un préjudice de l'existence de ces tarifs, le commerce avait intérêt à les développer.

Le commerce y a, en effet, un intérêt capital, parce que sans le secours de ces tarifs, l'exploitation des chemins de fer deviendrait impossible.

Lorsque en 1843 on sollicita leur abolition, Legrand, sous-secrétaire d'Etat, répondit que :

« Les industries de transport par terre, par eau ou par chemin de fer ne vivent et ne prospèrent que par les tarifs différentiels. C'est en différenciant sagement leurs tarifs qu'elles savent se prêter et satisfaire aux besoins du public ; c'est en différenciant leurs tarifs qu'elles attirent sur la voie qu'elles exploitent des marchandises et des voyageurs pour lesquels cette voie deviendrait inutile sans cette flexibilité des tarifs. »

L'opinion de M. Legrand était fondée sur ce fait que, sans les facilités données aux industriels et commerçants, dont le but est d'amener le mouvement des marchandises sur les chemins de fer, ce mouvement serait insuffisant au point de vue de la rémunération des capitaux.

La célérité dans les transports est certes un grand avantage, mais faut-il encore pour qu'elle produise son effet que tous puissent y atteindre.

Plus tard, Rouher, ministre des Travaux publics, tenait à peu près le langage de Legrand. Il disait au Corps législatif : « Dans ma conviction, le tarif différentiel est à la fois juste et conforme aux véritables intérêts économiques et nécessaire

à la concurrence internationale. Vouloir établir le tarif proportionnel ce serait aller au rebours de tous les intérêts économiques de ce pays, au rebours de la plus stricte, de la plus exacte justice. »

La conséquence du tarif proportionnel basé sur l'unité kilométrique serait, en effet, de faire que certaines marchandises ne pourraient jamais franchir la distance qui sépare le lieu de production du lieu de consommation sans être écrasées par le prix exorbitant du transport.

Avec le tarif différentiel, au contraire, les produits les plus éloignés peuvent atteindre à peu près tous les marchés et être revendus à des prix rémunérateurs.

Le principe différentiel, dit M. Noblemaire, est éminemment rationnel pour deux raisons : d'abord les frais de traction ne sont pas exactement proportionnels à la distance ; ils contiennent un certain nombre d'éléments qui restent les mêmes quelle que soit la longueur du parcours ; ensuite et surtout, il est utile, même au prix d'une certaine anomalie, d'étendre pour les consommateurs le rayon possible de leur approvisionnement, pour les producteurs, le rayon dans lequel ils peuvent raisonnablement écouler leurs produits.

Le système de l'établissement d'une taxe uniforme par tonne et kilomètre a été soutenu et fort habilement développé par Emion (1), qui reproche aux tarifs différentiels de priver de nombreu-

(1) Le Commerce et les chemins de fer, par V. Emion.

ses localités de l'établissement de grandes industries destinées à répandre dans un pays l'activité et la richesse. Au surplus, voici son raisonnement: « Les marchandises qui partent des points intermédiaires de la ligne, payant proportionnellement plus cher que celles partant de points extrêmes, il n'est pas possible de créer des industries dans les villes intermédiaires. La concurrence deviendrait impossible entre ces fabriques et celles situées à la limite du réseau ; la surélévation du prix de transport des matières premières et des produits fabriqués augmenterait dans une telle proportion le prix de revient que tenter une pareille entreprise ce serait vouloir marcher à sa ruine.

En 1850, à l'occasion du projet de loi relatif au chemin de fer du Nord, le principe des tarifs différentiels fut encore maintenu malgré les attaques venant de toutes parts. On prétendait réduire les tarifs sans toutefois tenir compte des conditions auxquelles ils étaient subordonnés. Cette appréciation était loin d'être exacte, tant au point de vue du droit que de la jurisprudence. En effet, les textes des cahier des charges sont formels et, d'autre part, la Cour suprême était fondée à dire « que l'égalité absolue des prix de transport par kilomètre et par tonne ne s'applique d'une manière nécessaire qu'au maximum fixé par le tarif légal ; que sous le régime des tarifs différentiels, l'égalité consiste à payer le même prix pour le même parcours et, sous l'empire des traités particuliers, à obtenir les avantages qu'ils accordent en remplis-

sant toutes les conditions qu'ils imposent, et en un mot que la promesse d'égalité dans la perception des taxes demeurait sans atteinte pourvu que tous les expéditeurs puissent obtenir les mêmes avantages aux mêmes conditions. »

En 1856, le Sénat fut saisi d'un grand nombre de pétitions, ayant toutes pour unique but l'abolition des tarifs différentiels et d'abonnement.

En présence de ce mouvement de l'opinion, le gouvernement crut sage de restreindre la liberté de tarification accordée aux compagnies sous son contrôle.

En 1857, lors du renouvellement des cahiers des charges, une clause interdit formellement les traités particuliers. De plus, une décision du 25 janvier 1860 interdit les tarifs d'abonnement comme analogues à des traités particuliers.

Nous savons que les tarifs d'abonnement avaient pour but d'accorder une réduction de prix à tous ceux qui s'engageaient à confier au chemin de fer, à l'exclusion de tous autres, les marchandises dont ils pourraient disposer.

L'article 48 des cahiers des charges attribuait aux compagnies, en 1857, la faculté d'abaisser les taxes, soit pour le parcours total, soit pour le parcours partiel, avec ou sans condition.

Wuillefroy disait à cette occasion au corps législatif que « s'il fallait empêcher l'abus des tarifs différentiels, l'usage devait les conserver comme pouvant rendre de grands services au commerce et à l'agriculture. »

En 1863, le Sénat eut à s'occuper de pétitions tendant toutes à la suppression des tarifs différentiels comme contraire à l'égalité.

Non seulement le Sénat passa à l'unanimité à l'ordre du jour, mais il vota une loi portant approbation d'une convention passée entre le ministre des Travaux publics et la Compagnie P.-L.-M., loi où se trouvait un article 6, qui établit un tarif spécial différentiel.

Les tarifs différentiels ont été ainsi consacrés et même imposés aux compagnies dans plusieurs circonstances.

On peut donc dire que les chemins de fer, en établissant des tarifs différentiels, ont intelligemment compris cette maxime économique, à savoir que le bon marché provoque et augmente la consommation.

Mais il y a encore une espèce de tarifs qui a été très vivement attaquée : ce sont les tarifs internationaux de transit.

Que reproche-t-on à ces tarifs ?

On leur reproche d'avoir constitué, au profit d'expéditeurs étrangers, des avantages dont ne jouissent pas les expéditeurs français.

Reste à savoir si ce reproche est fondé.

Il nous semble au contraire que les tarifs de transit attirent sur nos voies de fer des expéditions qui pourraient en somme prendre une autre direction et nous priver ainsi de certains bénéfices.

Il nous serait facile de démontrer par exemple

que le passage par la France des marchandises venant d'Allemagne et de Suisse, ou se rendant dans ces deux contrées, nous est avantageux. De même, il est hors de doute que nos compagnies de chemins de fer, nos maisons de banque et de commission trouvent, elles aussi, leur bénéfice dans toutes ces opérations. Et ce qui est plus important, c'est que notre marine se trouve elle aussi acquérir des chargements de marchandises qui eussent été embarqués dans des ports et sur des navires étrangers.

Cette dernière conséquence, dit Duverdy, « doit nous faire donner aux tarifs de transit la plus grande extension possible, car tout ce qui peut développer l'accroissement de notre marine marchande est d'un intérêt national de premier ordre, et devant cet intérêt national toutes autres considérations doivent fléchir.

En abaissant les tarifs pour les marchandises exportées par l'Allemagne et par la Suisse, en offrant des prix plus bas que ceux des chemins de fer étrangers aboutissant à Hambourg, à Rotterdam, à Anvers ou à Trieste, on engage les expéditeurs à diriger leurs envois sur Dunkerque, sur le Havre ou sur Marseille. C'est aussi dans les ports français que viennent se décharger les denrées coloniales et autres marchandises d'importation à destination des régions limitrophes de la France; et quand même les tarifs de transit ne produiraient que ce seul résultat il devrait suffire pour les faire

multiplier à l'infini par le gouvernement et par les compagnies. »

Voilà des vérités qui s'imposent à tous les esprits impartiaux.

Le cardinal Mathieu à la séance du Sénat, du 21 avril 1863 (1), alors qu'il appuyait la pétition des commerçants alsaciens, demandait avec une très grande netteté et une grande force de discussion, non la suppression des tarifs de transit, mais leur application à tous les transports pour les commerçants français.

Cette généralisation était-elle possible ?

Rouher, ministre des travaux publics, ne le pensait pas. Il disait : « Il est fâcheux certainement que les prix de transport soient plus élevés pour des marchandises destinées à des négociants français que pour celles qui se rendent à l'étranger. Le gouvernement s'efforce de faire disparaître de semblables différences. Mais il ajoutait que si l'on voulait obliger les compagnies à généraliser les prix des tarifs de transit, on arriverait ainsi à leur suppression et que l'on priverait la France de tous les avantages que le transit lui procure.

Quoi qu'il en soit, il est possible que certains intérêts privés soient lésés par ces tarifs de transit, mais en tout cas ils favorisent l'intérêt général, et c'est à celui-ci que dans tous les cas on doit obéir.

---

(1) V. *Moniteur* du 22 avril 1863.

CHAPITRE II

CARACTÈRES JURIDIQUES DES TARIFS

Nous savons que les Compagnies de chemins de fer ne peuvent percevoir de taxe qu'en vertu d'une concession émanant du gouvernement ; que, de plus, les perceptions doivent être approuvées par le Ministre des travaux publics, qu'il s'agisse de percevoir le maximum prévu par les cahiers des charges ou d'en réduire le montant.

L'approbation ministérielle, qui est un acte administratif, se manifeste par un arrêté donnant aux tarifs un caractère obligatoire avec force de loi.

En effet, dès le moment où les tarifs ont été régulièrement homologués et publiés, ils deviennent obligatoires envers et contre tous. De plus, ils sont présumés connus tant des compagnies que des expéditeurs ou destinataires et personne ne saurait arguer d'une ignorance à leur endroit. *Nemo censetur ignorare legem.* C'est donc dire que toute violation aux clauses et conditions des tarifs légalement approuvés tombe sous l'application de

l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 (1) et donne au surplus, suivant une jurisprudence et une doctrine constantes, ouverture au pouvoir en cassation (2).

De ce que les tarifs homologués ont le caractère d'actes administratifs découlent nécessairement diverses conséquences que nous allons essayer d'examiner.

§ 1er. — Remarquons tout d'abord qu'en droit commun, les clauses du contrat de transport peuvent être librement débattues par les parties contractantes, qui les arrêtent à leur gré, pourvu, bien entendu, qu'elles n'y insèrent rien de contraire à l'ordre public. Dans ce cas, les conventions librement formées par les parties tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites, aux termes de l'article 1134 du Code civil. Il ne peut en être ainsi en matière de chemins de fer, où le contrat doit être con-

---

(1) Art. 21. Toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du Ministre des travaux publics pour l'exécution desdites ordonnances sera punie d'une amende de 16 à 3.000 fr. En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double et le tribunal pourra, selon les circonstances, prononcer en outre un emprisonnement de 3 jours à un mois.

(2) C. C. 29 août 1884 (D. 84-1-304). Dans cet arrêt la Cour de Cassation affirme implicitement mais très nettement son droit de contrôle sur les décisions rendues en matière de tarifs.

clu conformément aux clauses et conditions d'un tarif régulièrement homologué.

Les tarifs constituent des contrats d'un ordre spécial, contrats débattus entre les compagnies d'une part, et l'administration représentant le public d'autre part. Il arrive assez souvent que, pour un même produit, il existe plusieurs types de contrat, chacun ayant des conditions et des prix différents. On peut librement choisir entre eux, mais une fois le choix fait, le contrat doit être conforme au tarif chosi, sans qu'il soit jamais permis d'y ajouter ou de retrancher.

Toute stipulation contraire au tarif choisi serait nulle de plein droit. Un exemple emprunté à Bédarride fera mieux comprendre le caractère de cette distinction.

Un négociant de Beaucaire remet au chemin de fer douze pièces de sapin carrées à l'adresse des sieurs Moreau et Reboulin, charrons à Toulon. La lettre de voiture fixe le prix de transport à 118 fr. 10, mais à l'arrivée à Toulon, la compagnie exige 225 fr. 25, soit une différence en plus de 107 fr. 15.

Les destinataires payent, mais assignent la Compagnie devant le tribunal de commerce de Toulon, qui accueille leur demande et ordonne la restitution de la somme de 107 fr. 15 par les considérations suivantes :

« Attendu que, sous le prétexte que la gare de départ a commis une erreur de tarif, la compagnie

s'est arrogé le droit de détruire une convention légalement intervenue entre les parties ;

» Attendu que si l'on avait fait connaître à l'expéditeur qu'il avait à payer un prix double de celui convenu, il aurait pu ne pas contracter et faire parvenir par la voie de mer les bois à un prix bien moindre ;

» Attendu que, sans avoir à apprécier s'il y a eu erreur ou non dans l'application des tarifs pour le transport de ces bois, il faut reconnaître, même en admettant au besoin cette erreur, que l'expéditeur serait victime de la faute de l'agent de la Compagnie, ce qui serait contraire à la justice et à l'équité. »

L'affaire fut portée devant la Cour de cassation, qui a répondu ainsi :

« Attendu qu'il n'en est pas des compagnies de chemins de fer comme des voituriers ordinaires ; que si le prix de transport peut être librement débattu avec ces derniers et si les conventions passées avec eux font loi entre les parties contractantes, aux termes de l'article 1134 du Code civil, il en est autrement du prix de transport par la voie ferrée ; que les conditions en sont réglées par un tarif approuvé par le gouvernement, auquel la plus grande publicité est donnée, qui fait la loi à la fois de l'expéditeur et de la compagnie et auquel il n'est pas permis à celle-ci de déroger ;

» Que si le prix n'a pas été réglé à la gare de départ conformément aux tarifs, c'est par suite d'une erreur dont la compagnie ne peut être res-

ponsable, parce que cette erreur était commune à l'expéditeur, qui ne peut être censé avoir ignoré les conditions réglementaires du transport ; qu'en la réparant à la gare d'arrivée, sur la demande de la compagnie, Moreau et Reboulin n'ont fait que ce à quoi ils étaient légalement tenus ;

» Que par les mêmes motifs, la compagnie était en droit de réclamer la somme entière qui lui était due à raison du transport et dont elle n'avait reçu qu'une partie, par suite d'une erreur de même nature dans l'application des tarifs ; que quand elle a un service de contrôle général pour relever les erreurs de taxe qui peuvent avoir été commises, soit au préjudice des expéditeurs, soit à son propre préjudice, et qu'elle rembourse aux parties intéressées les surtaxes, on ne pourrait sans injustice lui refuser le droit de réclamer le complément des taxes reconnues insuffisantes ; qu'en déclarant le contraire, le jugement attaqué a faussement appliqué les articles 101 du Code de commerce, 1134 du Code civil et violé les numéros 21 et 47 des tarifs précités, infirme, etc. »

Voilà donc établie la différence entre un transport de droit commun et un transport par chemin de fer.

Pour ce dernier, le prix ne peut être débattu entre les parties contractantes et, en cas d'erreur, les tarifs étant des lois et nul ne devant les ignorer, l'erreur doit être reconnue et réparée de part et d'autre.

En l'état des choses, il y a une dérogation à la

règle *Res inter alios acta*. Comment l'expliquer juridiquement ?

On donne deux raisons de ce phénomène ; la première, empruntée au droit privé avec recours à la stipulation pour autrui, l'autre tirée du droit public faisant appel à la notion de l'acte administratif. Quant à l'explication puisée dans le droit privé, il semblerait bien que tout tarif homologué renferme en lui une stipulation pour autrui. En effet, l'administration traitant d'un tarif avec une compagnie cessionnaire qui devra effectuer le transport, se trouve jouer en l'espèce le rôle de stipulant ayant le cessionnaire pour promettant et le public pour tiers bénéficiaire.

Il y a donc là, à n'en pas douter, l'hypothèse complète de la stipulation pour autrui. Mais cette notion de la stipulation pour autrui, qui cependant est au fond de tout tarif, ne suffit pas pour le cataloguer définitivement parmi les institutions juridiques. Il est à remarquer qu'un élément formel vient se combiner avec elle : l'approbation donnée par les pouvoirs publics, et cette approbation, tout en donnant au tarif plus d'autorité, n'en constitue pas moins un acte administratif. Or, on sait que la séparation des pouvoirs administratif et judiciaire est un des principes essentiels.

Les actes administratifs sont du domaine du pouvoir administratif et le pouvoir judiciaire est sans droit pour pénétrer dans ce domaine. Telle est la règle. Nous allons voir d'en préciser les termes et la portée.

§ 2. — Les applications qu'entraîne la séparation des pouvoirs en matière de chemins de fer sont parfois difficiles à déterminer. C'est donc dire que des distinctions sont à faire selon qu'une contestation s'élèvera à propos du cahier des charges ou d'un simple tarif.

S'il s'agit du cahier des charges, un conflit peut intervenir soit entre les compagnies et l'administration, soit entre les compagnies et les particuliers. Dans le premier cas, l'article 70 du cahier des charges est explicite : « Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département, sauf recours au Conseil d'Etat. »

Il est, en effet, un principe qui veut que toute demande en réformation d'un acte administratif soit adressée à l'autorité administrative elle-même.

D'ailleurs, cette attribution de compétence, admise par les auteurs et la jurisprudence, ressort aussi de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII (1).

Dans le second cas, la compétence des tribunaux

---

(1) Aux termes de ce texte « le conseil de préfecture prononcera... sur les difficultés qui pourraient s'élever entre les entrepreneurs de travaux publics et l'administration concernant le sens ou l'exécution des clauses de leurs marchés ».

ordinaires paraît ne faire aucun doute. Le cahier des charges, dit-on, se trouve être joint à l'acte même de concession, qui est une loi, et, de ce fait, il devient loi lui-même. Or, nous savons que l'application et l'interprétation des lois appartiennent aux tribunaux ordinaires et, dès lors, toute contestation intervenant à ce sujet doit être tranchée par eux. Au surplus, la Cour de cassation, dans son arrêt du 5 février 1861 (1), s'exprime ainsi à ce sujet : « Le cahier des charges n'étant que l'annexe de la loi de concession, en devient inséparable et ne doit pas, dès lors, être considéré comme un acte soumis à l'interprétation, et l'application de cette disposition législative, invoquée comme constituant des droits particuliers et des obligations déterminées, appartiennent au pouvoir judiciaire, seul compétent pour statuer sur les demandes en dommages-intérêts réclamés à raison de l'atteinte prétendue portée à des droits particuliers par l'inexécution d'obligations légales. »

Lorsqu'il s'agira d'un tarif proprement dit, la question de compétence deviendra alors plus délicate, étant donné que l'esprit de l'interprète se trouvera en présence de deux ordres d'idées agissant en sens contraire. D'une part, le procès peut soulever des questions touchant à l'intérêt privé, paiement du prix convenu ou responsabilité à raison du transport. Dans ce cas, la compétence des tribunaux ordinaires semble ne faire aucun doute.

---

(1) S. 62-1-196.

Mais, d'autre part, le litige peut mettre en cause des tarifs homologués et, dès lors, des actes revêtus d'une autorité publique. Que décider alors ? La question est très discutée en doctrine et des flottements se manifestent en jurisprudence.

Quoi qu'il en soit, devant tout litige mettant en jeu un tarif, il y aura lieu de rechercher tout d'abord si ce tarif était régulier, c'est-à-dire si toutes les formalités requises pour sa validité ont été remplies. Mais ici se pose la question de savoir qui sera compétent pour juger de la régularité du tarif contesté.

Pas d'hésitation à ce sujet. Les tribunaux ordinaires seuls seront compétents. Nous savons, en effet, qu'un tarif n'est régulier que tout autant qu'il est conforme aux prescriptions du cahier des charges. Or, nous avons dit plus haut que l'application et l'interprétation du cahier des charges étaient du domaine des tribunaux ordinaires. D'ailleurs, la Cour suprême, dans un arrêt du 31 décembre 1866 (1), s'exprime dans ce sens : « L'ordonnance du 15 novembre 1846 et le cahier des charges imposé aux compagnies de chemins de fer sont des actes législatifs dont l'interprétation et l'application, à l'égard des tiers, appartiennent aux tribunaux judiciaires ; il en est de même des tarifs dressés en exécution de ces dispositions et qui, comme elles, deviennent la loi du public et des compagnies ; en conséquence, les tribunaux char-

(1) S. 67-1 34 ; D. 67-1-56.

gés d'appliquer ces tarifs ont le droit et le devoir d'examiner s'ils ont été faits, publiés et homologués conformément aux dispositions. »

Mais il peut arriver qu'une contestation s'élève au sujet d'un tarif régulier, c'est-à-dire publié et homologué suivant les prescriptions et du cahier des charges et de l'ordonnance de 1846. Dans ce cas, quels tribunaux faudra-t-il saisir ? Ici encore une distinction s'impose. S'agit-il de la stricte application du tarif, seuls les tribunaux ordinaires sont compétents. Si au contraire la contestation porte uniquement sur son interprétation, la compétence de l'administration est exclusive. Il ne saurait en être autrement, en vertu du principe de la séparation des pouvoirs. D'ailleurs, il est de jurisprudence constante que le pouvoir judiciaire peut appliquer les dispositions des actes administratifs dont le sens n'est pas contesté, mais qu'il ne peut rendre des jugements ayant pour but de méconnaître les décisions administratives, en paralyser l'exécution ou en critiquer les dispositions approuvées.

Etant données les explications qui précèdent, nous sommes tout naturellement amenés à nous demander comment les tarifs de chemins de fer devront être interprétés et appliqués.

§ 3. — On peut lire dans certains arrêts que les tarifs « doivent être interprétés et appliqués comme des textes législatifs. »

Or, nous savons que les textes législatifs comportent une interprétation très large et nous ne

pensons pas qu'il puisse en être ainsi des tarifs de chemins de fer qui, bien qu'assimilés à des textes législatifs, n'en contiennent pas moins des dispositions d'ordre public. Dès lors, les conditions de transport doivent être interprétées strictement et littéralement tout comme s'il s'agissait de textes édictant des pénalités.

C'est ainsi qu'en a décidé la Cour de cassation dans un arrêt du 8 août 1887 (1), où il est dit : « Les tarifs doivent être appliqués littéralement ; il ne saurait être permis aux tribunaux d'en étendre ou d'en restreindre le sens en les interprétant par les usages du commerce et les pratiques des divers pays. »

Dans un autre arrêt du 16 janvier 1899 (2), elle ajoute : « Les tarifs de chemins de fer doivent être appliqués à la lettre ; on ne peut rien y ajouter sous prétexte de raison ou d'équité. »

Il est un cas cependant où la jurisprudence admet, en matière de tarif, la légitimité du raisonnement par voie d'analogie ; c'est celui où il s'agirait de taxer une marchandise non dénommée dans les tarifs généraux ; il faudra, dans ce cas, la ranger dans la série avec laquelle elle présente le plus d'analogie.

Cette tâche appartient à la compagnie. Toutefois sa décision peut être contestée par les intéressés et, dans ce cas, le différend est porté devant les

---

(1) D. 88-1-388.
(2) D. 99-1-146.

tribunaux, dont les décisions tombent sans conteste sous le contrôle de la Cour de cassation.

De ce que les tarifs doivent être interprétés et appliqués strictement et littéralement découle l'impossibilité d'y déroger, soit par convention ou renonciation tacite, soit par erreur ou par fraude. Les règlements ne peuvent, en effet, être écartés par une convention. D'autre part, on ne saurait se prévaloir des avantages répétés qu'une Compagnie ferait tacitement à un expéditeur sur des tarifs homologués pour en violer les textes.

La violation d'un tarif entraîne nécessairement des pénalités, mais elle ne peut aboutir jamais à son abrogation.

L'impossibilité de déroger aux tarifs par erreur découle de la force obligatoire du tarif et de la règle que nul n'est censé les ignorer. Que l'erreur soit le fait de la compagnie, de ses agents ou de l'expéditeur, elle est « inopérante » (1), dit la Cour de cassation. De même, la fraude, qui est une nouvelle manifestation du caractère obligatoire du tarif, ne saurait être un moyen d'y déroger. Elle conduit cependant à décider que tout expéditeur qui, dans le but de réaliser un bénéfice sur un transport, fait une fausse déclaration quant à la nature de la marchandise, la compagnie a le droit de réclamer un complément de taxe (2) et des sanctions pénales. En effet, du fait d'une dé-

(1) Cass. juillet 1903, D. 1905-1-2888.
(2) Cass. 18 mars 1889, S. 89-1-333.

claration inexacte, la compagnie subit évidemment un préjudice, et dès lors, que les agissements de l'expéditeur soient conscients ou non, une réparation s'impose. « Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer » (art. 1382 C. civ.). L'auteur d'une fausse déclaration devra donc, non seulement restituer la différence de prix, mais il pourra, de plus, être condamné à des dommages-intérêts, dont la fixation sera laissée à l'appréciation des tribunaux, à l'insertion du jugement dans les journaux et à l'affichage dans les gares. Le tribunal de commerce de Marseille a rendu dans ce sens, le 11 octobre 1858 (1), le jugement suivant :

« Les dommages-intérêts en matière de fraude doivent être la réparation complète du préjudice qu'elle cause ; il n'y aurait pas réparation de la fraude même, si celui qui a voulu bénéficier d'une différence de taxe en était quitte en la payant.

» La fraude dont il s'agit exige des frais continuels de surveillance et il est juste qu'elle soit déjouée plutôt aux frais des fraudeurs qu'à ceux de la compagnie même. En outre, cette fraude, dirigée contre une compagnie, qui est en relation de tous les jours avec le commerce entier, gagnerait comme une contagion dans une certaine classe de personnes, si elle réussissait, et deviendrait enfin générale, en rendant la concurrence impossible

(1) C.-A. Lamé-Fleury, p. 211.

à ceux qui n'en useraient point. S'il y a un intérêt public à la prévenir, l'intérêt privé de la compagnie y est aussi engagé.

» A cet égard, la publication du jugement par la voie des journaux, destinée à empêcher une des plus désastreuses conséquences de la fraude commise, rentre dans la réparation à laquelle la compagnie a droit. »

Ce jugement fut confirmé par la Cour d'Aix, le 24 mars 1860 (S. 60-2-474 ; D. 60-2-132).

Mais cette manière de voir les choses n'a pas été sans soulever les plus vives critiques au point de vue juridique. On a dit tout d'abord que les dommages-intérêts, alloués parfois à la suite d'une fausse déclaration, prenaient l'allure d'une pénalité civile, et que, d'autre part, l'affichage et l'insertion des décisions judiciaires par la voie des journaux n'intervenaient jamais qu'en réparation d'un dommage moral. Or, du fait d'une déclaration mensongère, la compagnie ne subit qu'un préjudice matériel ; il serait donc juste qu'elle ne pût obtenir qu'une réparation pécuniaire.

De plus, l'affichage du jugement peut être ordonné à titre de peine et de réparation civile, aux termes de l'art. 1036 du Code de procédure, mais faut-il encore que la publicité donnée au jugement soit de nature à atténuer ou à réparer le préjudice causé. Lorsqu'une action est exclusivement civile, comme dans notre espèce, c'est-à-dire quand un expéditeur a fait une fausse déclaration, peut-on

vraiment dire que la publication du jugement sera la réparation d'un préjudice purement pécuniaire ?

Il est évident que le système de publication du jugement pourra en quelque sorte contribuer à empêcher l'habitude de la fraude, mais, comme le dit M. Sarrut, ce n'est pas « l'expéditeur en cause qui doit faire l'éducation morale du public. »

La publicité donnée au jugement de condamnation par voie d'insertion et d'affiche paraît hors de proportion, en considérant la faute commise, lorsque l'expéditeur a été de bonne foi et n'a péché que par ignorance. La Cour d'Aix, dans son arrêt du 26 novembre 1869 (D. 70-2-133), est revenue sur sa jurisprudence, quant à la publication du jugement rendu en matière de fausse déclaration. Elle s'exprime ainsi :

« Quant à l'insertion ordonnée par le tribunal de Marseille du jugement dans trois journaux, les dispositions légales sur la matière n'autorisent pas cette mesure, considérée comme pénalité. Si l'on envisage l'insertion comme un complément de dommages-intérêts, en fait, l'allocation pécuniaire maintenue par la Cour est suffisante pour couvrir intégralement le préjudice souffert par les parties civiles.

» D'ailleurs, la contravention n'ayant pas été entourée de publicité, une publicité exceptionnelle donnée à la répression n'est pas nécessaire pour protéger les compagnies de chemins de fer. Il y a lieu, dès lors, d'infirmer le jugement de ce chef. »

Quoi qu'il en soit, la jurisprudence actuelle ad-

met avec facilité l'insertion et l'affichage du jugement de condamnation pour fausse déclaration.

Indépendamment d'une condamnation civile, une condamnation pénale peut, en outre, atteindre tout expéditeur coupable de fausses déclarations.

Cette condamnation trouve sa base dans l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845.

On s'est demandé un moment si l'article 405 du Code pénal, relatif à l'escroquerie, ne serait pas applicable en l'espèce. Le tribunal de la Seine, dans un jugement rendu le 13 août 1862 (1), avait admis l'affirmative. Mais la Cour de Paris infirma ce jugement, par arrêt du 12 décembre 1863 (S. 64-2-71 ; D. 64-2-3).

On ne peut prétendre sérieusement, en effet, qu'une fausse déclaration, soit sur la dénomination de la marchandise, soit sur sa valeur, puisse constituer une escroquerie. Où trouvera-t-on les éléments essentiels du délit : manœuvres frauduleuses, existence de fausses entreprises, crédit imaginaire, etc ?

Le but que s'est proposé l'expéditeur ne saurait être atteint par l'article 405. Le délit d'escroquerie doit donc être écarté. Mais l'on est allé plus loin et l'on s'est demandé si réellement la fausse déclaration constituait une contravention tombant sous l'application de l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845.

M. Aucoc (2) s'exprime ainsi : « L'affirmative

---

(1) C.-A. Lamé-Fleury, p. 212.
(2) Conférences, t. III, n° 1566.

n'est pas douteuse quand la déclaration est prescrite par le règlement ; par exemple, pour les marchandises inflammables (art. 66 de O. 1846). En est-il de même quand la déclaration ne se trouve prescrite que par les dispositions des tarifs généraux ?

» La Cour de cassation s'est prononcée dans le sens de l'affirmative. Nous croyons qu'elle étend à l'excès les termes de l'article 21 de la loi de 1845. Nous ne voyons, dans l'ordonnance de 1846, aucune disposition qui délègue au Ministre le pouvoir de régler les conditions de la réception des marchandises. On pourrait donc soutenir que les fausses déclarations, si répréhensibles qu'elles soient, ne constituent pas des contraventions passibles des peines édictées par la loi de 1845. »

La Cour de cassation, non seulement applique l'article 21 aux fausses déclarations, mais elle admet que « les prescriptions relatives au transport des marchandises et à la perception des tarifs, ainsi que les dispositions des décisions prises pour en assurer l'exécution, constituent des obligations réciproques, et les mesures ordonnées par l'autorité compétente pour garantir la fidèle perception des tarifs doivent être obéies, aussi bien par les expéditeurs que par les compagnies, et sont également protégées par la loi pénale. »

CHAPITRE III

RÈGLES RELATIVES A L'APPLICATION DES TARIFS

Il ne suffit pas, en matière de tarifs, de fixer les taxes à percevoir ; il faut encore établir des règles quant à cette perception, et les appliquer, de plus, de manière à éviter des réclamations parfois trop fréquentes.

Ce n'est pas, en effet, nous devons le reconnaître, chose très facile que l'application des tarifs ; ils sont tellement nombreux et complexes que ceux mêmes appelés journellement à les appliquer se débattent dans un labyrinthe d'où il leur est difficile de sortir indemnes de toute erreur et de toute critique.

Bédarride (1) s'exprime ainsi à ce sujet :

« Les tarifs sont des lois et nul n'est censé les ignorer.

» En effet, ces tarifs ont été publiés et ils sont communicables à toute réquisition.

---

(1) Des chemins de fer au point de vue des transports, 2 vol. in-8°, 1881.

» Mais comment le public se retrouvera-t-il au milieu de ce fouillis, qui défie les hommes spéciaux eux-mêmes ?

» On l'a dit avec raison, les innombrables tarifs simultanément mis en pratique forment un véritable labyrinthe, au milieu duquel il n'est donné à personne de se reconnaître, pas même aux employés du chemin de fer.

» Certes, si quelqu'un devrait connaître les tarifs, ce sont évidemment ces employés qui, chargés de les appliquer, les ont constamment sous les yeux et dans les mains.

» D'où viennent donc ces fréquentes, ces nombreuses erreurs ? Qu'une étude attentive les fasse découvrir par le service du contrôle, soit. Mais le public n'a aucun service de ce genre, et les expéditeurs n'ont ni le temps, ni les moyens de négliger leurs affaires pour aller se livrer à l'étude des tarifs.

» Pour le public seul, le véritable contrôle, c'est l'agent avec lequel il traite et auquel il est bien obligé d'avoir confiance, et qui recevrait assez mal les avis et les leçons et ne manquerait pas de rappeler Gros-Jean voulant en remontrer à son curé. »

Quiconque sait qu'un agent des chemins de fer est souvent dans l'obligation de taxer, dans moins de trois heures, deux cents expéditions et plus peut-être, ne saurait être surpris de voir des erreurs se produire.

Mais quoi qu'il en soit, nous devons à la vérité de dire que si des erreurs se produisent, elles ne

passent pas inaperçues à un contrôle bien organisé par les compagnies, et que ces dernières, quoi qu'en pensent certains esprits grincheux, remboursent aux intéressés les sommes indûment perçues.

D'ailleurs, c'est une règle qui, quoiqu'elle ne soit pas inscrite dans les textes, n'en résulte pas moins d'une jurisprudence constante de la Cour de cassation, que contrairement au droit commun en matière de transport, les compagnies ont le droit de rectifier les erreurs commises à leur préjudice, comme le devoir de réparer celles qu'elles auraient commises au détriment des expéditeurs.

On est allé plus loin ; on a soutenu devant les tribunaux que lorsqu'une expédition avait été faite et le transport indiqué sur le récépissé, la compagnie ne pouvait plus revenir sur la convention consentie. De même on a soutenu cette thèse que, lorsque l'expéditeur avait demandé des renseignements aux agents de la compagnie et qu'une affaire avait été conclue sur ces renseignements reçus, la compagnie devait l'exécuter.

La Cour de cassation a refusé d'appliquer ce principe de droit commun que la convention fait la loi des parties.

Elle décide, au contraire, que les tarifs homologués font loi pour les expéditeurs et la compagnie qui doit les percevoir, sans faveur et sans pouvoir accorder une réduction, ni par une convention formelle, ni par un usage, ni par une erreur (C. cass. 17 août 1864 ; D. 1864-1-381).

Elle décide en outre que l'erreur commise par l'employé au préjudice de l'expéditeur ne peut

donner lieu à aucun dommage-intérêt. « En décidant que la compagnie était responsable des suites de l'erreur commise par des préposés, dans la perception d'une taxe, et que le montant du dommage qui aurait été éprouvé par le destinataire des marchandises, en ce qu'il aurait cru devoir abaisser ses prix de vente, serait compensé avec le complément de taxe dont il restait débiteur, le tribunal de Saint-Pol, le 16 novembre 1866, a faussement appliqué les articles 1382, 1383, 1384 du Code civil et formellement violé l'article 42 des cahiers des charges de la compagnie (C. cass. 16 mars 1869).

Ainsi donc, les tarifs, comme la loi, sont présumés être connus de tous dès l'instant qu'ils ont été publiés et, de plus, déposés dans chaque gare, où le public peut les consulter et les étudier s'il en a le loisir.

Les compagnies ne peuvent déroger à ces prescriptions.

Cette prohibition de déroger aux tarifs homologués est un principe admis dans presque toutes les législations et notamment aux Etats-Unis.

Pour qu'une tarification soit intelligible et équitable, les tarifs doivent être établis d'après des règles générales applicables à l'ensemble des transports. Or, les transports étant, pour ainsi dire, variés à l'infini, est-il possible de tenir compte de chacun d'eux quant à l'application de la taxe à percevoir ?

Pour atténuer dans une certaine mesure les difficultés, on dresse en premier lieu une classifi-

cation des marchandises où elles sont réparties en un certain nombre de séries, d'après l'élévation des taxes qu'elles peuvent supporter.

Il faut, de plus, pour établir des règles générales, adopter des formules pouvant permettre de calculer les prix entre deux gares données.

Ainsi donc, pour chaque groupe de marchandises ou de voyageurs auxquels on croit pouvoir appliquer une même taxation, il est nécessaire d'établir un barème basé sur les prix plus ou moins élevés que pourront supporter les transports compris dans ce groupe.

Les barèmes sont assez divers et établis de telle manière à pouvoir s'adapter aux divers besoins.

La base d'un barème est le prix payé pour chaque tonne de marchandise ou pour chaque voyageur transporté à un kilomètre.

L'article 42 du cahier des charges de 1857-1859 contient les dispositions suivantes :

« La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

» Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

» Le poids de la tonne est de 1000 kilogrammes.

» Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes. »

Ce dernier paragraphe, qui n'avait jamais reçu l'approbation du Comité consultatif des chemins de

fer, fut vivement critiqué par les Chambres de commerce.

Aussi, en 1900, le Ministre des Travaux publics, se basant sur des engagements pris en 1885, lors de la refonte des tarifs, invita les Compagnies à remanier les barèmes des six séries en les calculant de kilomètre en kilomètre.

L'arrêté ministériel fut déféré à la censure du Conseil d'Etat, mais on ne put en obtenir l'annulation.

C'est donc ainsi qu'aujourd'hui la taxe d'un transport est calculée de kilomètre en kilomètre.

Mais quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande vitesse, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0 fr. 40. Il est bien entendu qu'il y aura lieu d'ajouter à ce minimum un droit d'enregistrement de 0 fr. 10 et un droit de timbre de 0 fr. 70 pour la P. V. et de 0 fr. 35 pour la G. V., ce qui ramènera le total minimum de l'expédition en P. V. à 1 fr. 20 et à 0 fr. 85 en G. V. On voit en outre, dans le tarif compris dans cet article 42 précité, que les perceptions doivent être faites : pour les voyageurs, par personne et par kilomètre ; pour les bestiaux, par tête et par kilomètre. Ces dispositions sont assez claires par elles-mêmes pour n'avoir pas besoin de commentaire.

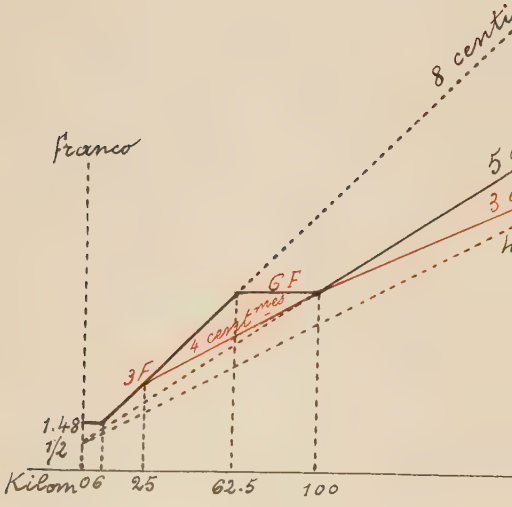
Barèmes. — Nous avons dit qu'il y a plusieurs types de barèmes en usage. Nous pouvons citer notamment les barèmes à base non décroissante, le

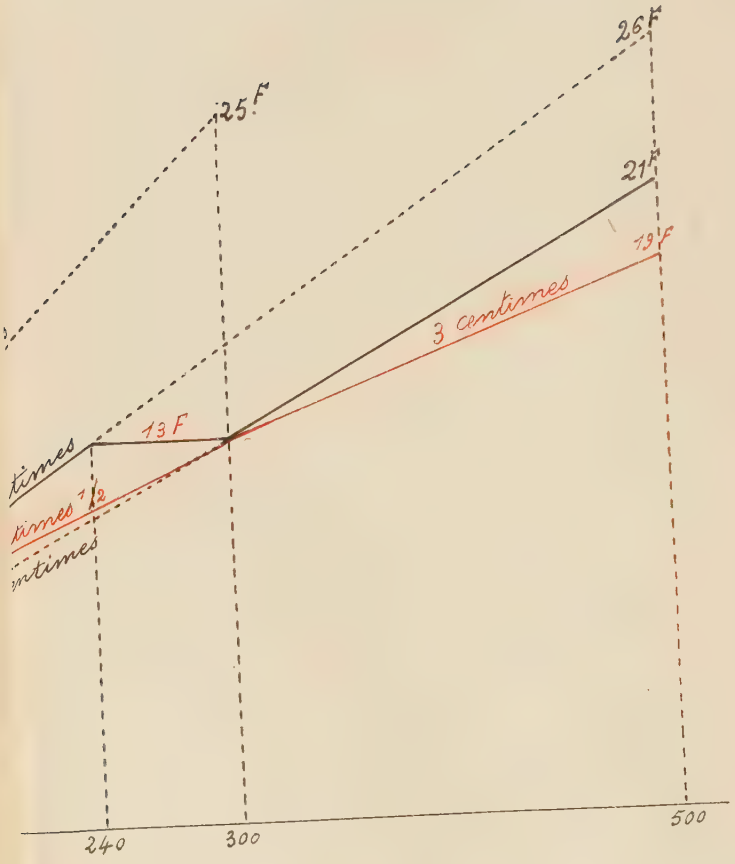
Représentation Graphique des Barê

- - - - - - Barêmes à base décroissan

——— Barême à paliers

——— Barême belge




26 F
25 F
21 F
19 F
13 F
3 centimes
240
300
500

barème à paliers, le barème belge. Le meilleur moyen de les comparer entre eux, c'est d'en donner une représentation graphique, dont la figure ci-après indique les divers types. Le plus simple cependant consiste à fixer les prix proportionnellement à la distance, en y ajoutant, bien entendu, les charges terminales, c'est-à-dire les frais de gare, de chargement et de déchargement. Ce barème proportionnel, quoique simple, offre cependant des inconvénients. Il est à remarquer que pour les grandes distances, les prix deviennent si élevés, qu'ils sont pour ainsi dire prohibitifs et tout particulièrement pour les marchandises de peu de valeur. Il était donc nécessaire d'établir, à côté de ce barème, un système plus rationnel et plus logique.

Et c'est ainsi que les Compagnies qui exploitent des chemins de fer, quoique agissant toutes sous l'influence des mêmes sentiments, à savoir la vive et constante préoccupation de réaliser des bénéfices, ont admis des barèmes à base décroissante.

En effet, il est hors de doute que le prix de revient, par kilomètre parcouru, est moins élevé pour le transport à grande distance que pour les petits transports, à cause de la meilleure utilisation du matériel et du personnel.

Ces barèmes à paliers offraient toutefois des anomalies que l'expérience a corrigées.

Ainsi, par exemple, pour les houilles, le prix proportionnel au parcours était fixé à 0,08 centi-

mes par tonne et par kilomètre jusqu'à 100 kilomètres, et à 0,05 centimes de 100 à 300 kilomètres. Or, à l'aide de ce système, on arrivait à ce résultat singulier, c'est qu'étant données les charges terminales qui sont, pour les grosses expéditions, de 1 franc, le prix par 100 kilos était de :

$$1 + 0.08 \times 100 = 9 \text{ et pour 101 kilos}$$
$$1 + 0.05 \times 100 = 6$$

Les Compagnies ont compris qu'un tel système allait à l'encontre de leurs propres intérêts, par la raison toute simple qu'il avait pour effet d'entraver le développement du trafic.

Aussi ont-elles été amenées à stipuler que le prix perçu ne dépasserait jamais, pour les distances inférieures à 100 kilomètres, le prix de 6 francs, et que le passage d'une base à l'autre se ferait en appliquant le prix unique de 6 francs depuis le parcours de 62 kilomètres 5, auquel ce prix correspondait, avec la base de 0,08, jusqu'au point au-delà duquel la base suivante commençait à fonctionner.

Le passage de la base de 0,05 à celle de 0.04 centimes se ferait de même, par l'application du prix unique de 13 francs à tous les parcours compris entre 240 et 300 kilomètres.

Voulant éviter les anomalies du tarif à paliers, on a imaginé d'autres formules, connues sous le nom de barèmes belges, ainsi dénommés, les chemins de fer belges en ayant fait les premiers l'application.

Ces barèmes belges consistent, non pas à multiplier la totalité de chaque parcours par une base kilométrique unique décroissant quand la distance augmente, mais à appliquer le prix kilométrique primitif aux premiers kilomètres, tout en appliquant des prix plus réduits aux kilomètres parcourus en sus des premiers.

Nous empruntons à M. Colson l'exemple suivant :

« Le tarif général appliqué actuellement aux bouilles, sur tous les réseaux français, est de 0,08 centimes pour les 25 premiers kilomètres, soit 3 francs, charges terminales comprises. Chaque kilomètre en sus des 25 premiers, jusqu'à 100, se paie 4 centimes ; pour un parcours de 100 kilomètres, on a donc :

$$1 + 0.08 \times 25 + 0.04 \times 75 = 6$$

» A partir de ce point, on paie 3 cent. 5 par kilomètre en sus des 100 premiers ; à 300 kilomètres, on retrouve le prix de 13 francs, savoir :

$$1 + 0{,}08 \times 25 + 0{,}04 \times 75 + 0{,}035 \times 200 = 13\,\text{fr.}$$

» Au-delà de 300 kilomètres, on continue à réduire la base, d'abord à 3 centimes jusqu'à 600 kilomètres, puis à 2 centimes 5 au-delà.

» Ce dernier système de barèmes est le plus employé sur les chemins de fer français pour les marchandises.

» Il est parfois essentiel d'établir, dans l'intérêt des relations commerciales et du développe-

ment du trafic, à côté des règles générales qui constituent le droit commun, des tarifs plus flexibles.

C'est ainsi qu'on applique, dans certains cas, à des marchandises entre deux gares données, un prix différent que celui du barème général. On est alors en présence d'un prix exceptionnel, que l'on dénomme prix ferme.

Le prix ferme est « un prix réduit pour le transport de certaines marchandises entre deux gares dénommées, dont le montant n'est calculé d'après aucune formule plus ou moins générale, mais est fixé au chiffre qui paraît mieux répondre aux conditions commerciales entre ces deux points. »

Les circonstances qui justifient les prix fermes peuvent se ramener d'une manière générale à trois cas.

Le premier se présente au cas de concurrence. Si, en effet, entre deux points déterminés, il existe un moyen de transport pour une marchandise au prix de 10 francs, il est certain qu'un chemin de fer ne pourra prétendre à aucune part du trafic si pour le même trajet il est demandé 15 francs. Il se trouve donc dans la nécessité d'établir un prix ferme au moins égal à 10 francs, alors même que sur un autre point du réseau et pour le même parcours, les prix des barèmes soient supérieurs à ce prix.

Il est certain qu'en pareille circonstance surtout, on aura un intérêt évident à établir des prix fermes bien calculés, qui auront pour effet et de

ramener le trafic, et d'aboutir à des recettes notables à n'en pas douter.

On pourrait trouver, parmi tant d'autres, un exemple de prix ferme dans le tarif spécial 6 concernant les boissons. Ainsi un fût vin, au tarif spécial 6, paierait, de Cette à Paris, au barème général, série A, 49 fr. 70 la tonne ; avec le prix ferme, au contraire, il ne paie plus que 47 francs, d'où une différence de 2 fr. 70 par tonne, ce qui est à apprécier.

Le second cas est celui d'un même centre de consommation pouvant s'approvisionner d'une même marchandise en plusieurs centres de production.

Il peut arriver, dans ce cas, qu'une réduction effectuée sur le prix de transport au départ de l'un des centres producteurs permette à celui-ci de remplacer sur le marché les produits de ses concurrents par les siens, ce qui lui eût été impossible avec les prix résultant des barèmes généraux.

Le troisième cas consiste en un abaissement de prix pouvant développer le trafic, non par la dépossession de concurrents, mais par la multiplication des échanges.

Les prix fermes entre deux gares dénommées ont soulevé de vives réclamations, fondées sur ce que, souvent, le port perçu pour les parcours intermédiaires au tarif général était plus élevé que celui qui était dû pour le parcours plus long compris entre les deux points extrêmes prévus au tarif.

Depuis 1864, l'administration a décidé que les tarifs de cette nature devraient toujours être accompagnés d'une clause ainsi conçue : « Les expéditeurs de ou pour une station non dénommée au tarif compris entre deux stations dénommées jouissent du bénéfice de ce tarif en payant pour la distance entière depuis la dernière station, située avant le lieu du départ, jusqu'à la première station dénommée située après le lieu de destination, si la taxe ainsi calculée est plus avantageuse pour les expéditeurs que celle du tarif général. »

En opérant de cette façon, le parcours partiel n'est jamais plus élevé que le parcours total. La réduction des prix accordée par les tarifs spéciaux pour les marchandises à destination des gares déterminées ne sont pas applicables aux marchandises expédiées sur une gare plus éloignée.

Ainsi, par exemple, le tarif spécial 16, pour les savons de Marseille à Lyon, ne peut s'appliquer de Marseille à Genève (C. Cass. 11 mars 1878. D. 78-1-478).

Les prix fermes ont soulevé un grand nombre de critiques. On leur a reproché tout d'abord d'avoir pour effet de modifier arbitrairement la situation respective de certains centres industriels, en conférant à quelques-uns d'entre eux des avantages quant à l'écoulement de leurs produits, avantages dont ne bénéficieront pas les autres, et de permettre ainsi au chemin de fer de ruiner ceux-ci pour la plus grande prospérité de ceux-là. En d'autres termes, on a soutenu que les prix fermes n'é-

taient autre chose que des traités particuliers transformés en tarifs spéciaux. On a dit aussi que le prix ferme constitue une faveur arbitraire au profit de certains privilégiés. Mais si ce prix ferme est commandé par les circonstances commerciales, il ne saurait constituer une inégalité de traitement, puisqu'il profite à tous et qu'il est créé au surplus en vue de l'utilité publique.

On formule d'autre part l'objection suivante.

Si une Compagnie a intérêt à abaisser un transport entre deux villes, de 3 francs, par exemple, pour 100 kilomètres, c'est que ce tarif lui laisse encore un bénéfice ; il est donc injuste de demander, pour un même transport qui n'entraîne pas plus de frais, entre deux gares, un prix double.

Ce raisonnement nous paraît faux, car si un transport à prix réduit laisse après lui un petit bénéfice, cela ne prouve certes pas que l'on puisse agir de même quant à tous les autres transports. S'il en était ainsi, toute exploitation serait impossible, car nous savons qu'il est essentiel qu'il se produise un excédent de recettes pour pouvoir rémunérer le capital, après avoir couvert les frais d'exploitation. S'il est vrai que tout concessionnaire a intérêt à effectuer un transport, même avec un bénéfice insignifiant, il ne serait pas raisonnable de conclure qu'il pourrait ainsi opérer sur tout son réseau, puisqu'il ne trouverait pas à ce jeu une rémunération équitable.

Il faut, pour qu'une Compagnie puisse raisonnablement exploiter sa concession, non pas ob-

tenir une recette moyenne de tant par kilomètre, mais une recette totale qui lui permette de couvrir les dépenses d'exploitation et payer les intérêts du capital.

Les prix fermes très réduits, dit Colson, « n'ont ni le caractère d'une faveur arbitraire, ni d'une injustice, quand ils sont commandés par la concurrence ou par la valeur des transports ; ils constituent un bénéfice et non une charge, pour l'ensemble de l'entreprise, tant qu'ils restent supérieurs au prix de revient partiel des transports auquels ils s'appliquent. »

Il ajoute autre part : « Il est impossible d'établir, sans prix fermes, une tarification qui soit rémunératrice et qui n'entrave pas le trafic. »

C) *Barèmes et distances d'application.* — Tout bon système de taxation doit se composer de deux éléments : les barèmes, au moyen desquels, étant donnée la distance, on peut calculer le prix entre deux gares données ; les prix fermes, qui ne sont applicables qu'entre certaines gares.

Chaque Compagnie a un certain nombre de barèmes généraux. Le tarif indique alors que telle marchandise, dans de telles conditions, sera transportée au prix du barème 1, 2, 3, A, B, C.

Mais il est des marchandises auxquelles on ne peut faire application des barèmes généraux, par suite des particularités qu'elles offrent, et l'on est alors dans l'obligation d'établir un barème spécial.

Supposons, par exemple, une marchandise pou-

vant supporter un prix de 20 francs la tonne jusqu'à 500 kilomètres, mais ne pouvant, sans entraver le trafic, supporter un prix supérieur pour un parcours plus long.

Il faudra alors augmenter le prix de base d'une somme insignifiante, un centime si l'on veut, ou bien terminer par un palier, c'est-à-dire en spécifiant que le prix n'augmentera plus à partir de 500 kilomètres.

On ne peut utilement établir une taxe sans avoir recours à un barème, ou bien en recherchant tout d'abord la distance kilométrique entre la gare de départ et la gare d'arrivée. Il est bien entendu que c'est la distance la plus courte qui servira de base à la taxe.

Ces distances sont tout indiquées dans des tableaux qui, comme les tarifs, sont, dans les gares, à la disposition du public. Or, pour certains parcours, la taxe ne s'établit jamais pour leur longueur réelle. C'est alors que l'on dit qu'il y a une distance d'application ou distance à compter, qu'il ne faut pas confondre avec la distance réelle.

Les distances d'application peuvent être supérieures aux distances réelles, telle la ligne qui traverse la Garonne, à Bordeaux, où les concessionnaires sont autorisés à compter, par convention du 1er août 1857, un kilomètre en sus du parcours réel pour chaque somme de 300.000 francs dépensée pour la construction du pont, sans que toutefois la majoration puisse dépasser le chiffre de 5 kilomètres.

Mais elle peut être aussi inférieure au trajet parcouru, par exemple de Cette à Marseille, où la distance à compter est de 160 kilomètres, alors que la distance réelle, depuis l'ouverture de la ligne d'Arles-Lunel, est de 178 kilomètres, après avoir atteint 205 kilomètres.

Cette distance d'application est la conséquence d'une convention intervenue en 1863 entre la Compagnie du Midi et l'Etat.

La Compagnie du Midi avait demandé à établir une ligne directe de Marseille à Cette, ligne qui raccourcissait très sensiblement le parcours entre ces deux villes par rapport aux voies de la Compagnie P.-L.-M.

L'Etat refusa cette autorisation, ne voyant dans cette opération qu'un gaspillage de capitaux, mais néanmoins ne voulant pas priver le public du bénéfice d'une diminution de parcours, imposa à la Compagnie P.-L.-M. une distance d'application de 160 kilomètres.

Il y a lieu de remarquer que les distances d'application qui résultent d'une concession s'appliquent aux voyageurs et aux marchandises, alors que celles qui sont dues à l'initiative des compagnies s'appliquent seulement aux transports en P. V.

Ces divers modes de taxation manquent d'élasticité. Or, des abaissements de tarifs sont parfois nécessaires pour permettre au trafic un plus grand développement dans toutes les directions et autour surtout d'un centre déterminé.

Il convient alors d'établir un barème qui soit applicable non pas de toute gare à toute gare, mais de toutes les gares sur le point déterminé, ou bien encore de ce point sur toutes les gares du réseau. Il faut que tous les produits de même nature puissent soutenir la lutte sur un même marché. Et c'est ainsi que des abaissements spéciaux s'expliquent sur certains parcours aboutissant à un centre donné. Des raisons ainsi justifiées ont amené l'établissement des prix fermes.

Nous savons qu'un prix ferme est un prix réduit appliqué à certaines marchandises entre deux gares dénommées, dans le but soit d'étendre les relations commerciales, soit de retenir un trafic pouvant emprunter une autre voie, soit enfin pour favoriser le développement de l'agriculture et de l'industrie.

On doit cependant éviter qu'à l'aide de ce prix ferme, on n'arrive à des conséquences injustes. C'est ainsi que déjà, depuis de longues années, le comité consultatif des chemins de fer ne donne à ces réductions un avis favorable qu'en exigeant des compagnies l'engagement « de proposer, sur la réquisition de l'administration, des avantages semblables pour les transports similaires en provenance ou à destination des centres de production ou de consommation qui se trouveraient dans des conditions analogues. »

Dans un autre ordre d'idées, nous allons voir, à présent, comment certaines circonstances entraî-

nent l'extension des prix réduits à des transports autres que ceux pour lesquels ils ont été établis.

Réexpédition, soudure et clause des stations intermédiaires

Un tarif réduit, établi pour certains parcours, peut s'appliquer à l'occasion à d'autres trajets au moyen d'une réexpédition.

Nous savons qu'il est de jurisprudence constante que toute marchandise remise par un tiers à un chemin de fer reste à la disposition de ce tiers jusqu'au moment de la livraison, s'il ne s'est pas dessaisi du récépissé. Il peut donc, jusqu'à ce moment, en disposer à son gré, à la condition toutefois de faire transmettre ses ordres par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

Or, dans le cas qui nous occupe, un expéditeur qui, de Paris, expédie à Grenoble une marchandise ne pouvant bénéficier d'un prix ferme pour sa destination définitive, adressera sa marchandise à Lyon, puis il donnera l'ordre de la réexpédier. Le tour est ainsi joué.

Il n'est pas besoin, pour effectuer la réexpédition, de prendre livraison de la marchandise, ce qui entraînerait des frais rendant l'opération frustratoire. Il suffit d'en donner l'ordre régulièrement et la gare se charge du reste.

Mais si la gare pour laquelle on voudrait profiter d'un prix ferme se trouvait être une gare intermédiaire entre deux gares données, désignées au Ta-

rif spécial, le chemin de fer se trouverait dans l'obligation d'en faire l'application d'office. C'est ce qu'on appelle la soudure.

La soudure consiste dans l'établissement d'une taxe unique, au moyen de la réunion de deux tarifs calculés d'après des bases différentes. Les soudures n'existent pas en vertu du cahier des charges, ni d'une règle générale ; elle n'est concédée que dans certains cas déterminés par les tarifs communs ou spéciaux proposés par la compagnie et homologués par l'administration.

Il en résulte dès lors qu'une localité ne peut être prise pour point de soudure si la gare qui s'y trouve est située sur le réseau d'une compagnie où la soudure n'est pas admise (C. de Paris 1882).

Il résulte également des tarifs de la Compagnie du Midi combinés, qu'il n'y a lieu à l'application de la clause dite faculté de soudure, que lorsque l'expédition, empruntant plusieurs des sections du réseau tarifées à des prix différents, les conditions du transport permettent, au moyen de la soudure, de faire bénéficier l'expéditeur du prix minimum afférent à l'une des sections.

D'ailleurs, cette soudure de taxes différentes ne peut être appliquée d'office qu'autant que la taxe ainsi établie est plus avantageuse à l'expéditeur (C. cass. 8 mai 1883 ; S. 84-1-82 ; D. 84-1-476).

La soudure a été admise tout d'abord pour des cas particuliers, puis lors de la réforme des tarifs, après 1883 ; les compagnies, d'un commun accord, consentirent à poser la règle pour la petite vitesse,

à moins d'une indication contraire, qui, dans ce cas, serait portée au tarif. Il y a lieu d'ajouter que c'est là une exception très rare.

La soudure est donc aujourd'hui de droit commun sur tous les réseaux. Les expéditeurs ont ainsi la faculté, s'ils y trouvent avantage, de réclamer la soudure de deux tarifs (C. cass. 7 juillet 1903 ; D. 1905-1-307).

Si la soudure est gratuite en principe, il y a lieu cependant de signaler deux exceptions concernant les compagnies du Midi et de l'Orléans. Ces deux compagnies ajoutent aux prix soudés une taxe de 0 fr. 40, taxe égale aux frais de gare qui seraient dus en cas de réexpédition.

Ces deux compagnies ont inséré, en effet, dans les conditions de soudure de leurs tarifs, la disposition suivante : « L'expéditeur devra supporter, à chaque point de soudure, une taxe de 0 fr. 20 par tonne pour frais de gare, ajoutée à chacune des deux taxes soudées sur ce point, à l'exception de celles qui contiennent lesdits frais ou qui font partie d'un tarif exemptant leur perception. »

Il y a, ce nous semble, dans ces dispositions, une anomalie que rien ne justifie. Il appartient donc aux pouvoirs publics de la faire disparaître.

D'après l'article premier des conditions générales d'application des tarifs spéciaux de petite vitesse, la demande par l'expéditeur du « Tarif spécial », du tarif réduit, ou du tarif le plus réduit, en traîne pour les transporteurs l'obligation d'appliquer, sur l'ensemble des parcours, la taxe totale

la plus réduite en soudant, s'il y a lieu, sur un ou plusieurs points, les prix des tarifs spéciaux (intérieur ou commun), soit entre eux, soit avec ceux des tarifs généraux, quand aucune clause ne l'interdit, en se conformant, sur chaque réseau, au tarif spécial réglant les conditions de soudure.

Dans quelques cas particuliers, cependant, les compagnies ont consenti à des abaissements de prix, à la condition qu'ils ne seraient pas susceptibles de soudure.

Mais elles sont allées plus loin, en interdisant toute réexpédition qui aurait détourné le trafic de l'itinéraire normal.

Nous trouvons un exemple de ce qui précède dans un tarif spécial de la petite ceinture qui a été établie avec une base de 0,08 centimes par kilomètre pour la répartition des marchandises dans Paris, en spécifiant toutefois que les prix de ce tarif spécial ne pourraient être soudés à aucun tarif au départ de Paris, et qu'au surplus, la réexpédition des marchandises qui auraient profité de ce tarif serait interdite dans les gares de Paris.

Le Ministre des Travaux publics, se basant sur des considérations commerciales, a approuvé ces tarifs, heureusement assez rares.

La soudure, de même que la réexpédition, offre au commerce de sérieux avantages.

Un exemple ne nous semble pas inutile pour mieux faire comprendre l'intérêt de la question.

Supposons une expédition de 20 demi-muids, en bois, en retour, 2000 kilos, de Culoz à Cette-Ville.

A) Taxe par l'itinéraire normal (via Belley-Beaurepaire) (Tarif spécial 26 (P. V.), § 1).

De Culoz à Cette-Ville, 426 kilomètres à 0 fr. 10 par kilomètre —	42.60
Frais de chargement, de déchargement et de gare	1.50
Total par tonne	44.10

soit pour 2000 kilos × 44.10 = 88.20.

b) Taxe par itinéraire détourné (via Lyon-Saint-Clair).

De Culoz à Lyon (S.-C.), 93 kilomètres à 0.15	13.95
Demi-manutention à Culoz	0.75
Total par tonne	14.70
soit pour 2000 kilos × 14.70	29.40
De Lyon (S.-C.) à Cette-Ville, T. S. 26, § II. à 2.50 par demi-muid × 20	50.00
Total	79.40

d'où une différence pour le même parcours, au moyen de la soudure, de 8 fr. 80.

On ne se fait pas facilement à l'idée qu'un transport puisse être plus cher pour un parcours de 700 kilomètres que pour un parcours supérieur, 800 kilomètres, par exemple.

C'est là, certes, une anomalie, et on a cherché à l'éviter au moyen d'une clause applicable à peu près à tous les transports ; c'est la clause des stations intermédiaires non dénommées.

Depuis le 10 octobre 1892, on a remplacé dans tous les tarifs le nota concernant l'application des prix aux gares intermédiaires par le nouveau nota, reproduit ci-après, et dont les dispositions ont été homologuées le 5 septembre 1892.

« Les marchandises en provenance ou à destination d'une gare non dénommée, mais intermédiaire entre deux gares dénommées, jouiront du bénéfice du présent tarif en payant pour la distance entière comprise entre la première gare dénommée qui précède la gare expéditrice et la première gare dénommée qui suit la gare destinataire, si la taxe ainsi calculée est plus avantageuse pour l'expéditeur que celle des tarifs généraux ou spéciaux de chaque compagnie.

» Ne sont considérées comme intermédiaires entre deux gares dénommées que les gares situées sur l'itinéraire le plus court entre chacune des gares dénommées et les points du transit indiqués au tarif. »

Nous voyons donc par ce qui précède que la clause des stations intermédiaires consiste en ce que, toutes les fois qu'un transport parcourt une fraction d'un trajet pour lequel il existe un prix réduit, s'il remplit les conditions exigées pour l'application de celui-ci, il doit en bénéficier, à la condition que le prix soit inférieur à celui que donneraient pour le parcours partiel les barèmes généraux.

On entend par gares intermédiaires les gares non dénommées situées sur l'itinéraire le plus di-

rect établi entre la gare expéditrice et la gare destinataire.

De plus, lorsque l'ouverture d'une ligne nouvelle raccourcit le parcours entre les gares expéditrices ou destinataires dénommées et les points de transit indiqués dans un tarif spécial commun, les gares situées sur l'ancien itinéraire perdent en principe leur situation de gares intermédiaires.

Toutefois, on peut spécifier, si le besoin s'en fait sentir, que les prix resteront applicables, que la marchandise soit dirigée par l'ancien itinéraire ou par le nouveau.

Ces clauses des stations intermédiaires s'appliquent aux prix fermes, aux prix résultant des distances d'application et aux barèmes applicables de ou pour certains points déterminés.

Il y a cependant une exception à cette dernière règle ; c'est lorsque des prix réduits comportent des restrictions au point de vue de la destination ou de la provenance des marchandises.

Le but de cette clause des stations intermédiaires est d'atténuer des inégalités produites par certaines différences de situation, qui obligent les chemins de fer à étendre des avantages à des localités moins heureuses que celles placées à l'extrémité d'un parcours.

Tarifs communs. — Nous savons que les tarifs communs sont ceux qui sont combinés entre deux ou plusieurs compagnies.

Ils prennent le nom de tarifs internationaux

quand ils sont concertés entre des compagnies françaises et des compagnies étrangères. Dans la pratique, ces tarifs spéciaux communs sont divisés en trois catégories, ayant chacune une série de numéros différents.

Ainsi, par exemple, les tarifs de la série 100 à 131 sont des tarifs communs avec les chemins de fer français ; les tarifs de la série 200 à 226 sont des tarifs communs avec les compagnies de navigation, les chemins de fer algériens et les chemins de fer étrangers, et enfin, les tarifs de la série 300 à 342 et le tarif italo-franco-belge concernent exclusivement le trafic d'exportation et le transit.

D'une manière générale, l'application des tarifs spéciaux communs est soumise aux conditions des tarifs généraux (P. V.) de toutes les compagnies participantes, à l'exception toutefois des dispositions particulières que les compagnies pourraient y faire insérer.

Les prix inscrits dans les tarifs communs comportent tantôt des barèmes qui sont établis à base décroissante, tantôt des prix fermes entre des points dénommés.

Mais quel que soit le prix appliqué, la soudure, s'il y a lieu, est obligatoire pour les compagnies ; elle leur est imposée par une clause des cahiers des charges, qui veut que la continuité d'un transport soit assurée.

On détermine les prix des barèmes au moyen de la distance kilométrique obtenue par l'itinéraire le plus court, à la condition que cet itinéraire em-

prunte exclusivement les voies des réseaux participant au barème.

Mais s'il en était autrement, la taxe devrait être établie par l'itinéraire le plus direct, en tenant compte, au moyen des tableaux des distances, des parcours effectués par chacun des réseaux participants, puisque le partage du transport se fera au prorata des parcours.

Aussi la distance kilométrique s'obtiendra, dans ce dernier cas, en additionnant les parcours effectués sur chacun des réseaux empruntés pour le transport, et la distance totale une fois obtenue, on relève dans le barème le prix par 1000 kilos qui lui est applicable, sans perdre de vue que si la distance ne figure pas sur le barème, on doit appliquer la taxe du parcours immédiatement supérieur.

Il est bien entendu qu'il y aura lieu d'ajouter à cette taxe les frais accessoires prévus au tarif.

Nous ne saurions mieux faire que de donner ci-après quelques exemples pratiques, qui feront mieux saisir le jeu des tarifs communs.

Premier Exemple. — *Acheminement et taxation des transports P. V. ne sortant pas des réseaux contractants.*

Quel que soit l'itinéraire de taxe, les transports de petite vitesse ne sortant pas des réseaux contractants doivent être acheminés par l'itinéraire normal.

Soit un transport de vins en fûts de 7.000 kilogrammes de Lunel à La Fère-Champenoise (Marne).

La taxe la plus réduite s'obtient comme suit :

Lunel-Bercy	738 km	756 km T. C. P. V.	
Bercy-La Chapelle	12 »	106 barème réduit	
La Chapelle-St-Denis	6 »	§ Premier	28.10
Paris-Reuilly		151 km T. S. P. V. à	
(Intermédiaire) à La Fère-Champenoise		0,06 par tonne et par km + 0,95	10.00
		PAR TONNE	38.10

L'itinéraire normal s'établit par Is-sur-Tille (747 kilomètres).

Le transport devra être dirigé par cet itinéraire, tout en appliquant la taxe réduite obtenue viâ Paris.

DEUXIÈME EXEMPLE. — *Acheminement et taxation des transports P. V. effectués entre deux gares intérieures d'une même Compagnie.*

Si la gare de départ et d'arrivée sont deux gares intérieures d'une même compagnie, cette compagnie fait le transport de bout à bout par ses rails, en appliquant la taxe la plus réduite, quel que soit l'itinéraire de cette taxe, et la recette lui appartient en entier.

Soit une expédition de 5000 kilos de meules à moudre, de Pont-Dore à Corbeil.

Le tarif réduit a été revendiqué.

Par toute voie P.-L.-M., la taxe la plus réduite ressort à 23 fr. 70 la tonne.

Pont-de-Dore à Corbeil T. S. P. V. 12, bar.		la tonne
5 + 1,00.....	375 kilom....	23 70

En empruntant le réseau d'Orléans entre Clermont-Ferrand et Juvisy, on obtient une taxe de de 17 fr. 25 seulement :

De Pont-de-Dore à Clermont-Ferrand	kilom.	la tonne
T. S. 12, bar. 5 + 0,70.....	35.....	3 50
De Clermont-Ferrand à Juvisy T. S. 11, bar. H. + 0,40.....	486.....	12.10
De Juvisy à Corbeil T. S. 11, bar. 5 + 0,70.....	12.....	1.65
	533.....	17.25

Ce sera donc cette dernière taxe de 17 fr. 25 qui devra être appliquée, tout en acheminant le transport par les seuls rails du réseau P.-L.-M.

Lorsqu'un tarif commun fixe un minimum de parcours pour l'application d'un barème, ce dernier ne peut être appliqué que si le minimum de parcours est atteint ou s'il y a avantage pour le public à taxer pour ce minimum.

Nous avons dit que les tarifs communs ne sont applicables que toutes les fois qu'il y a deux réseaux participants. On peut cependant, en vertu de la clause des stations intermédiaires, utiliser un tarif commun en n'empruntant qu'un seul réseau,

à la condition toutefois que le transport sera calculé jusqu'à la première gare du second réseau, si le tarif comporte un barème applicable de toute gare de l'un des réseaux à toute gare de l'autre réseau.

CHOIX DU TARIF ET DE LA VOIE A SUIVRE

S'il est assez facile, étant donnés les tableaux des distances et les barèmes, d'établir un prix entre deux gares données, sur un parcours restreint, il n'en est plus de même quand il s'agit d'un long parcours à effectuer et qu'il y a lieu de rechercher, avec l'application d'un prix ferme, l'itinéraire qui y correspond. La chose, en effet, se complique alors et nous pouvons dire sans crainte que, seuls, ceux qui ont une expérience approfondie des tarifs, peuvent trouver la taxe la plus avantageuse pour l'expéditeur.

C'est en raison de cette difficulté de combiner un tarif avantageux avec l'itinéraire de taxation que l'on a attaché une importance à la forme dans laquelle les tarifs à appliquer devaient être demandés.

Nous savons qu'autrefois l'application d'un tarif spécial était subordonnée non seulement à une demande expresse, mais encore à la désignation du tarif à appliquer.

Il en résultait que le public ne pouvait que difficilement jouir de la réduction des prix concédés.

Il n'en est plus ainsi aujourd'hui, en vertu des conditions d'application des tarifs spéciaux.

Pour que le tarif spécial soit appliqué et que les compagnies soient tenues de rechercher le prix le plus bas, il suffit à l'expéditeur d'inscrire sur sa déclaration d'expédition, les mots : tarif spécial, tarif réduit, tarif le plus réduit.

Tous les tarifs spéciaux portent invariablement l'avis que ces tarifs ne seront appliqués qu'autant que l'expéditeur en aura fait la demande sur sa déclaration.

En l'absence d'une demande expresse de la part des intéressés, le tarif général est appliqué d'office, et nous pouvons ajouter que les juges ne peuvent appliquer un tarif spécial, se fondant, pour suppléer à l'absence de cette demande, sur ce que l'expéditeur était sans intérêt pour réclamer le Tarif général (C. cass. 5 fév. 1878 ; S. 78-1-382 ; D. 78-1-112).

Si la demande de tarif doit être expresse, il n'est point obligatoire qu'elle soit présentée dans des termes sacramentels (C. cass. 21 févr. 1887, D. 87-1-469).

Il suffit donc de porter sur sa déclaration T. R. ; cela équivaut à la demande du tarif spécial (C. cass 6. fév. 1877 ; D. 77.1-383). D'ailleurs, les agents des compagnies sont tenus de fournir au public tous les renseignements utiles à ce sujet, et nous reconnaissons volontiers qu'ils s'y prêtent de bonne grâce.

Toute déclaration d'expédition sur laquelle a

été formulée la demande d'un tarif spécial comporte la recherche pour les agents des compagnies de l'itinéraire le plus économique.

Cependant, lorsque la marchandise peut être acheminée à destination en parcourant plusieurs directions, l'expéditeur peut indiquer l'itinéraire à suivre, à la condition de payer le tarif applicable à cet itinéraire.

L'itinéraire tracé par l'expéditeur doit être rigoureusement suivi, cette indication fût-elle le résultat d'une erreur impliquant une augmentation de prix.

La Compagnie n'est pas tenue de présenter des observations à ce sujet, les tarifs étant présumés connus de toutes les parties (C. cass. 4 août 1885 ; D. 86-1-65).

Quoi qu'il en soit, lorsque l'expéditeur a demandé un tarif déterminé, ou un tarif commun, ou même le tarif le plus réduit, la Compagnie doit suivre l'itinéraire le moins coûteux et non le plus court (C. cass. 3 fév. 1885 ; D. 86-1-65).

Délais de transport

§ 1. *Généralités.* — Aux termes de l'art. 97 du Code de commerce, les voituriers et commissionnaires sont garants de l'arrivée des marchandises et effets dans le délai déterminé, hors les cas de la force majeure légalement constatée (1). Cette règle est

(1) Si par l'effet de la force majeure le transport n'est pas effectué dans le délai convenu, il n'y a pas lieu à

applicable aux chemins de fer, avec cette différence, toutefois, que les délais sont fixés par des règlements.

Dès 1850, le tribunal de commerce de la Seine avait déclaré que les transports par chemins de fer, quant aux délais, étaient subordonnés à toutes les causes accidentelles et éventuelles inhérentes à ces voies.

Mais la Cour de Paris, dans son arrêt du 5 décembre 1850 (S. 1851-2-807), a réformé le jugement du tribunal de commerce de la Seine et a déclaré l'article 97 du Code de commerce applicable en ces matières.

Les délais devaient donc être fixés par les règlements et ne pouvaient impunément être dépassés.

La question ne saurait plus faire de doute aujourd'hui. C'est ainsi que toutes les marchandises présentées au chemin de fer doivent être expédiées dans des délais réglementaires, et ces délais ne sont pas laissés à la fixation des parties ; ils sont fixés par des arrêtés du Ministre des Travaux publics pour les chemins de fer d'intérêt général.

Les documents qui fixent les délais de transport sont : les articles 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, l'article 50 des cahiers des charges et l'arrêté fondamental du 12 juin 1866, modifié par les arrêtés des 6 décembre 1878, 3 novembre 1879,

---

indemnité contre le voiturier pour cause de retard (art. 104 Code de commerce) ; Cass. 18 févr. 1868, S. 68-1-127 ; C. Cass. 13 décembre, 1871, S. 72-1-68.

29 décembre 1886, 16 février 1887, 10 juillet 1891 et 5 novembre 1891.

L'article 50 des cahiers des charges est ainsi libellé : « Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à petite vitesse, seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise ;

» Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder 24 heures par fraction indivisible de 125 kilomètres.

» Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée en gare.

» Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la Compagnie.

» Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le Ministre, pour tout expéditeur qui acceptera les délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

» Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre, sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie. »

La dénomination générale « délais » embrasse tout à la fois les délais d'expédition, les délais de transport et les délais de livraison. Toutefois, le délai total, c'est-à-dire l'ensemble des délais partiels, sera seul obligatoire pour les compagnies. Il est obligatoire dans ce sens qu'une compagnie ne peut s'obliger envers certains expéditeurs à

effectuer les transports dans des délais plus courts.

Si donc un destinataire auquel une marchandise doit être livrée le 20 mars, par exemple, et qu'en fait elle ait été à sa disposition ce jour-là, il ne saurait élever une réclamation, sous prétexte que les délais d'expédition ont été violés ou que la marchandise aura voyagé à plus ou moins de 125 kilomètres.

La Cour de cassation, dans son arrêt du 25 avril 1877 (1), a jugé que l'on doit faire un total des délais accordés au chemin de fer pour recevoir, transporter et livrer, et que si les délais résultant de l'addition ne sont pas expirés quand la mise à disposition a lieu, cette mise à disposition est faite dans les délais réglementaires, quel que soit le temps pendant lequel la marchandise a séjourné dans la gare destinataire.

La Cour suprême admet au surplus, dans un arrêt du 10 mai 1876 (2), qu'une compagnie de chemins de fer peut refuser de livrer une marchandise qui se trouve sur les quais d'arrivée lorsque les délais réglementaires fixés pour son transport et la livraison ne sont pas expirés.

Nous venons de voir que les délais sont non seulement obligatoires, mais qu'ils sont aussi indivisibles.

L'indivisibilité des délais était une nécessité.

On ne comprendrait pas, en effet, l'immixtion

---

(1) *France Judiciaire*, 78, p. 41.
(2) S. 76-1-222.

des particuliers dans le service intérieur d'une compagnie, pouvant ainsi venir contrôler si elle a strictement respecté chacun des délais partiels. Cette manière de faire, si elle eût été admise, aurait constitué une source de chicanes et de procès. Au surplus, une telle ingérence serait injustifiée.

Qu'importe, en somme, au destinataire, que les délais partiels soient plus ou moins violés ; l'essentiel, pour lui, est d'avoir sa marchandise dans les délais réglementaires. Il faut donc que le transporteur puisse rattraper sur l'un des délais le temps qu'il a perdu sur l'autre, ou, à l'inverse, ajouter à l'autre délai le temps qu'il a gagné sur lui.

Cette règle paraît être à la fois équitable et pratique.

Toutefois, les dispositions qui fixent des délais partiels afférents aux phases successives du transport tombent d'elles-mêmes, l'indivisibilité des transports étant admise.

Mais alors, comment concilier cette contradiction flagrante, qui veut, d'une part, qu'aux termes de l'article 10 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, les expéditions soient mises à la disposition du destinataire « dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare », et, d'autre part, l'article 11 du même arrêté, qui dit, au contraire, que « le délai total sera seul obligatoire pour les compagnies » ?

La seconde de ces dispositions inconciliables annule nécessairement la première. En effet, si

l'on s'arrête après l'article 10, on se place à un point de vue tout autre que celui auquel on aboutit si l'on poursuit la lecture jusqu'à l'article suivant.

Il ne faut donc pas hésiter à annuler l'article 10 et à décider que les marchandises expédiées par petite vitesse ne peuvent être réclamées par le destinataire qu'à l'expiration totale des délais. D'ailleurs, la doctrine et la jurisprudence sont d'accord sur ce point.

§ 2. *Délais de Petite Vitesse.* — En petite vitesse, l'expédition doit partir le lendemain du jour de la remise de la marchandise en gare, la vitesse maxima à parcourir ne peut être au-dessous de 125 kilomètres par jour.

Ne seront pas comptés les excédents de distance jusques et y compris 25 kilomètres. Ainsi, 150 kilomètres compteront comme 125, etc. (art. 7 arrêté ministériel du 12 juin 1866).

Par exception, sur certaines lignes spécialement dénommées, le parcours journalier est fixé à 200 kilomètres pour les marchandises des quatre premières séries de la classification générale. La marchandise doit être mise à la disposition du destinataire au plus tard le lendemain du jour de l'arrivée en gare.

Ce qui revient à dire que, quel que soit le parcours effectué par les marchandises, le délai ne peut être moindre de 4 jours en petite vitesse, savoir : pour la remise en gare, un jour ; l'expédi-

tion, un jour ; le trajet, un jour ; la livraison en gare, un jour.

Quand il y a transmission, cependant, le délai se compte séparément sur chaque réseau, en ajoutant un jour de plus s'il y a gare commune, et deux jours s'il y a des gares distinctes reliées par rails.

Le transit par la petite ceinture de Paris n'entraîne qu'une augmentation totale de deux jours pour le parcours sur la ceinture et les deux transmissions.

Les délais de transport peuvent être modifiés par l'établissement de tarifs spéciaux.

Les tarifs spéciaux de petite vitesse, par exemple, stipulent un allongement de 5 jours, qui ne se cumulent pas au cas de soudure.

L'article 4 des conditions d'application des tarifs spéciaux est ainsi conçu : « à moins d'indication contraire dans les tarifs, les administrations pourront prolonger de 5 jours au-delà des délais réglementaires la durée des transports effectués aux prix des tarifs spéciaux, sans que ce supplément de délais puisse donner lieu à indemnité. »

Pour les animaux et les denrées, les tarifs réduisent ou suppriment les délais, alors que pour les marchandises pondéreuses, le délai est plus souvent allongé de 10 et 15 jours. Ainsi, par exemple, on a pu compter que le délai était étendu à 8 jours dans dix-sept tarifs intérieurs et 23 tarifs communs, et à 10 jours dans dix-sept tarifs intérieurs et trente-neuf tarifs communs. Mais, d'autre part,

cette prolongation a été supprimée dans certains tarifs. Ainsi, les tarifs intérieurs P. V. n° 1, du Midi et du P.-L.-M., contiennent cette disposition :

« Il n'est imposé aucun allongement des délais réglementaires pour les transports d'animaux effectués aux prix et conditions du présent tarif. »

Le cahier des charges a prévu la création de tarifs de moyenne vitesse. Ces tarifs, en fait, n'ont jamais été établis. Cependant, les compagnies, pour ne pas laisser séjourner dans les gares des denrées périssables, ont prévu des transports à vitesse accélérée qui, sans augmenter sensiblement les prix, réduisent pourtant notablement les délais.

Nous avons vu que comme compensation aux réductions faites sur les prix de transport, les règlements accordent aux compagnies des délais supplémentaires (1).

Il est bon de donner quelques exemples, qui feront mieux connaître la manière de calculer les délais.

---

(1) On entend par délais supplémentaires l'allongement de délais prévu par un tarif spécial venant s'ajouter aux délais réglementaires du tarif spécial. Il est bien entendu qu'en cas de soudure de plusieurs tarifs spéciaux comportant plusieurs allongements, le plus grand de ces allongements sera seul appliqué.

Prenons, si vous voulez, un wagon de vin expédié de Mèze à Royat, distance totale, 378 kilomètres.

	Jours
Mise en gare à Mèze	1
Délai d'expédition	1
De Mèze à Montpellier (38 kilom.)	1
De Montpellier à Clermont-Ferrand (334 kilomètres)	3
Transmission à Clermont-Ferrand	1
De Clermont à Royat (6 kilom.)	1
Délai supplémentaire (T. S.)	5
Livraison	1
Total	14

Si la même expédition était faite aux conditions du tarif général, le délai ne serait plus que de :

	Jours
Mise en gare à Mèze	1
Délai d'expédition	1
De Mèze à Montpellier	1
Transit à Montpellier	1
Montpellier à Clermont	3
Transit à Clermont	1
Clermont-Ferrand à Royat	1
Livraison	1
Total	10

Prenons maintenant un wagon charbon de bois à brûler, de Cette à Montpellier, distance 28 kilomètres.

	Jours
Mise en gare	1
Délai d'expédition	1
Route	1
Délai supplémentaire	10
Livraison	1
Total	14

Faisons faire à ce même wagon de charbon de bois un trajet plus long, par exemple, de Bordeaux à Montpellier, distance 476 kilomètres.

	Jours
Mise en gare	1
Délai d'expédition	1
Route	4
Délai supplémentaire	5
Livraison	1
Total	12

Ainsi, dans le premier cas, pour une distance de 28 kilomètres, 14 jours de délai, et dans le second cas, 12 jours seulement pour un parcours de 476 kilomètres. C'est une de ces anomalies par trop nombreuses que l'on rencontre en étudiant les tarifs. La fixation des délais par les règlements et les arrêtés ministériels est obligatoire pour les expéditeurs comme pour les compagnies. On ne peut y

déroger par aucune convention particulière, ni expresse, ni tacite.

Les compagnies ne sont pas cependant obligées d'épuiser les délais qui leur sont accordés ; elles peuvent les abréger lorsque la rapidité des trains leur permet la remise plus tôt des objets transportés. Toutefois, on ne saurait trouver une obligation implicite pour une compagnie de livrer avant l'expiration des délais dans cette circonstance que, habituellement, elle ne les aurait pas épuisés.

La Cour de cassation s'exprime ainsi à ce sujet : « Le fait par une compagnie de n'avoir pas toujours usé des délais qui lui sont accordés ne suffit point à établir qu'elle ait renoncé vis-à-vis de ses commettants à en user jamais » (C. cass. 14 juin 1899 ; D. 1900-1-538).

De même qu'on ne peut renoncer d'avance à la prescription (art. 2220 du Code civ.), les compagnies ne peuvent, de leur côté, renoncer par anticipation aux délais fixés par les règlements. C'est là un principe fondé sur deux raisons également décisives. D'abord on ne peut déroger par pacte aux lois qui intéressent le bien public et, d'autre part, on ne saurait autoriser des conventions qui favoriseraient l'oubli des devoirs. Au surplus, une telle renonciation anticipée serait de nature à troubler l'ordre public, à encourager la faute ou l'incurie et à déroger à une loi d'utilité générale.

Les marchandises sujettes à s'altérer sont soumises aux mêmes délais que les autres (C. cass. 25 octobre 1886 ; S. 87-1-230).

De même, les marchandises destinées aux marchés sont soumises au même régime quant aux délais ; il importerait peu qu'elles ne puissent arriver à temps sur les marchés pourvu que les délais soient respectés (C. cass. 16 juillet 1878 ; D. 78-1-383).

En terminant l'étude des délais de petite vitesse, nous croyons utile de donner ci-après un barème destiné à en faciliter le calcul. Nous l'empruntons à la circulaire ministérielle du 20 août 1860.

Tableaux

BARÈME

Des délais de transport de gare en gare des animaux, denrées, marchandises et objets quelconques expédiés en petite vitesse (au tarif général).

DISTANCES EN KILOMÈTRES	DÉLAI d'expédition en jours	DURÉE du trajet en jours	DÉLAI TOTAL EN JOURS non compris le jour de la remise et celui de la livraison
Délais établis d'après l'article 7 *Arrêté du 12 Juin 1866. — 125 kilomètres par 24 heures*			
de 1 à 150 kilm inclus.	1	1	2
— 151 à 275 —	1	2	3
— 276 à 400 —	1	3	4
— 401 à 525 —	1	4	5
— 526 à 650 —	1	5	6
— 651 à 775 —	1	6	7
— 776 à 900 —	1	7	8
— 901 à 1025 —	1	8	9
— 1026 à 1150 —	1	9	10
— 1151 à 1275 —	1	10	11
— 1276 à 1400 —	1	11	12
— 1401 à 1525 —	1	12	13
— 1526 à 1650 —	1	13	14

DÉLAIS ÉTABLIS D'APRÈS L'ART. 8

Arrêté du 12 Juin 1866. — 200 kilom. par 24 heures

DISTANCES en KILOMÈTRES	DÉLAI D'EXPÉDITION en JOURS	DURÉE DU TRAJET en JOURS	DÉLAI TOTAL EN JOURS non compris le jour de la remise et celui de la livraison
de 1 à 200 k. inclus	1	1	2
201 » 400 »	1	2	3
401 » 600 »	1	3	4
601 » 800 »	1	4	5
801 » 1000 »	1	5	6
1001 » 1200 »	1	6	7
1201 » 1400 »	1	7	8
1401 » 1600 »	1	8	9
1601 » 1800 »	1	9	10

« *Nota.* — Ce barème ne présente directement le calcul des délais que pour les transports effectués à petite vitesse, sur un seul et même réseau ; il peut toutefois servir pour calculer les délais afférents aux transports qui empruntent plusieurs lignes concédées à des compagnies différentes. Les opé-

rations à faire, dans ce cas, consistent : 1° à compter séparément, pour chaque ligne distincte, les délais de la troisième colonne (durée du trajet) ; 2° à ajouter au délai total ainsi obtenu un jour pour l'expédition à la gare originaire du départ ; 3° à augmenter ce dernier total d'autant de fois un jour qu'il y a des points reliant des lignes distinctes (réseaux distincts).

» Le total général, obtenu au moyen de ces trois opérations (non compris le jour de la remise et celui de la livraison), sera le résultat cherché.

» Le chemin de fer de ceinture autour de Paris est en tout considéré comme ligne distincte, sauf à ne compter, dans le cas de transit, qu'un seul jour de délai supplémentaire pour les deux points de jonction reliant la ceinture aux lignes aboutissantes.

» Il est bien entendu, d'ailleurs, que les délais nécessaires pour l'accomplissement des formalités de douane ne sont pas compris dans le présent barème. »

§ 3. *Délais de Grande Vitesse.* — Les obligations des compagnies, en ce qui concerne ces délais, sont précisées par les cahiers des charges et les arrêtés ministériels. Les marchandises doivent être expédiées par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes, à la condition d'être présentées à l'enregistrement trois heures au moins avant le départ du train, faute de quoi, le départ est remis au train suivant.

Lorsque les marchandises passent d'un réseau sur un autre par une gare commune, le délai de transmission sera de 3 heures, à compter de l'arrivée du train qui les aura apportées au point de jonction.

Le délai de transmission entre les réseaux aboutissant à une même localité dans deux gares distinctes en communication par rails, sera de 6 heures, non compris le temps pendant lequel les gares seront fermées ; il sera de la même durée entre les gares de Paris formant tête de ligne. Un délai plus long peut être accordé, mais il ne peut dépasser en aucun cas 8 heures.

Les expéditions seront mises à disposition deux heures après l'arrivée des trains. Pour les expéditions arrivant de nuit, deux heures après l'ouverture de la gare (1).

Si cependant il s'agit de fruits, volailles, lait, marée et autres denrées destinées à l'approvisionnement des marchés, elles seront livrées jour et nuit, conformément à l'article 4, c'est-à-dire deux heures après l'arrivée des trains.

La règle ainsi établie laissait, jadis, en dehors

---

(1) Les gares sont ouvertes pour la P. V., de 6 h. du matin à 6 h. du soir en été (16 mars au 15 octobre), et de 7 h. du matin à 7 h. du soir en hiver ; pour la G. V. depuis 6 heures du matin en été (du 1er avril au 1er octobre) et 7 heures en hiver jusqu'à 8 heures du soir en toute saison. Les gares sont ouvertes soit toute la nuit, soit une partie de la nuit pour la livraison des denrées de halle arrivant en G. V. à Paris et dans quelques grandes villes.

du calcul des délais, certains express ne comprenant pas de voitures de troisième classe.

Le Ministre accorde encore aujourd'hui aux express comportant des troisièmes classes pour les grands parcours, l'autorisation de ne pas prendre des messageries, dans le but de permettre aux compagnies d'admettre plus facilement des voyageurs à ces trains sans être arrêtées par la crainte des sujétions qui en résulteraient pour elles. Ces trains n'entrent pas dans le calcul des délais de la grande vitesse.

Le délai se calcule, en principe, comme la taxe, par l'itinéraire le plus réduit. Cependant, s'il existe un itinéraire plus long sur lequel les trains soient plus rapides, l'expéditeur peut bénéficier de l'abréviation qui en résulte, à la condition toutefois de payer le prix calculé par cet itinéraire et d'en faire la demande au préalable.

Nous savons que les compagnies s'efforcent toujours d'effectuer les transports qui leur sont confiés le plus rapidement possible. Elles ont intérêt d'ailleurs à ce qu'il en soit ainsi, en vue de libérer leurs wagons, leurs voies de débord et éviter aussi le paiement d'indemnités souvent très lourdes. Il faut reconnaître cependant que les délais réels sont, dans la généralité des cas, très inférieurs aux délais réglementaires.

Quoi qu'il en soit, des retards se produisent, malgré la bonne volonté des transporteurs.

Et alors se pose la question de responsabilité.

§ 4. *Des indemnités en cas de retard.* — Nous avons déjà dit que l'article 97 du Code de commerce porte que le voiturier est garant de l'arrivée des marchandises et effets dans le délai déterminé. D'autre part, ainsi que nous l'avons fait connaître, les délais ne peuvent être modifiés, ni par des conventions, ni par l'usage ; c'est donc dire qu'il y a retard dès qu'ils ont été dépassés.

Mais quelles sont les mesures à prendre en cas de retard ? Nous n'irons pas jusqu'à dire au destinataire de refuser le paiement du prix de transport et, s'il y a lieu, de refuser la marchandise. Il lui suffira, pour établir ses droits, de prendre des réserves sur le livre d'émargements.

Mais il ne pourra agir ainsi qu'à l'arrivée de la marchandise et il sera prudent de se prémunir en vue d'un procès probal. Il devra donc, de toute nécessité, la veille de l'expiration des délais, réclamer sa marchandise par acte extra-judiciaire ou par lettre recommandée, sans toutefois négliger de réitérer cette demande le lendemain, au guichet des arrivages, en faisant constater sa présence au moyen du carnet des réclamations, s'il lui était impossible de faire autrement. Dès ce moment, il y aura un intérêt évident à intenter l'action en livraison immédiate de la marchandise et en dommages-intérêts pour retard.

Mais le retard, à lui seul, ne saurait déterminer la responsabilité du voiturier. Il ne suffit pas, en effet, de connaître les causes de la responsabilité encourue, il faut encore en rechercher les consé-

quences, et de celles-ci seulement on en déduira le préjudice que le voiturier sera tenu de réparer.

En principe donc, toute indemnité suppose un préjudice souffert. On l'a cependant contesté en matière de chemin de fer, en disant que les arrêtés ministériels fixant les délais seraient dépourvus de sanction et en insistant surtout sur les difficultés que présente la preuve du préjudice résultant d'un retard (1).

Quoi qu'il en soit, si le retard est une cause de dommages-intérêts, on ne conçoit pas la possibilité d'une condamnation si le dommage n'est pas prouvé (2).

Il faut, de plus, aux termes de l'article 1149 du Code civil, qu'il y ait perte ou privation d'un gain.

Le tribunal de commerce de Bayeux a rendu, dans ce sens, le 18 juin 1900, le jugement suivant :

« Attendu que des faits du procès, il résulte que Lenormand, qui devait prendre à la gare de Caen le train partant à 11 h. 30 du soir et arriver à Bayeux à 1 h. 6 du matin, est arrivé avec 43 minutes de retard ;

» Attendu que Lenormand réclame de ce chef à la compagnie une indemnité de 40 francs ;

» Attendu que le seul fait du retard imputable à la compagnie ne suffit pas à lui seul pour donner droit à des dommages-intérêts ;

---

(1) Trib. de commerce de Nantes, 18 juillet 1870, D. 1871-3-33.

(2) C. Cass., 2 fév. 1887-1-477.

» Attendu qu'il faut, en outre, justifier d'un préjudice, d'une perte ou de la privation d'un gain ;

» Attendu que des circonstances de la cause, il n'en résulte pas que Lenormand justifie d'un préjudice réel ;

» Par ces motifs,

» Dit tort à l'action de Lenormand ;

» La rejette comme non recevable et mal fondée ;

» Condamne Lenormand aux dépens » (Journal *La Loi*, du 6 juillet 1900).

La jurisprudence est constante dans ce sens.

La Cour d'appel de Caen, dans un arrêt du 28 février 1900 (L. F. 1900, P. 85), s'exprime ainsi :

« En ce qui concerne les retards...

» Considérant qu'il n'est nullement établi que les retards dont se plaint Gilbert lui aient causé un préjudice quelconque, qu'il ne lui est dû, par suite, aucune réparation ; par ces motifs, rejette, etc., et condamne Gilbert aux dépens. »

Il est donc ainsi établi que le retard ne peut donner lieu à des dommages-intérêts qu'à la condition de justifier un préjudice, une perte ou la privation d'un gain. Mais qui doit faire la preuve du retard et du préjudice causé ? Le demandeur, dit la Cour de cassation, dans son arrêt du 26 mars 1884 (S. 86-2-45), se fondant sur ce que ni les lois relatives au contrat de transport, ni les dispositions particulières des lois générales relatives aux

chemins de fer, ne portent que le simple retard devrait entraîner, indépendamment de tout préjudice souffert, soit la réduction du prix de transport, soit des dommages-intérêts contre la compagnie.

Ce système s'appuie sur l'article 1146 et suivants du Code civil. Mais en fait, dans ces sortes de procès, le véritable intérêt portera toujours moins sur l'existence d'un préjudice que sur la fixation de la quotité de la somme due pour sa réparation.

Admettons maintenant la preuve faite quant au retard et le préjudice justifié. Comment seront fixés les dommages-intérêts ? Les tribunaux ont à cet égard un pouvoir d'appréciation souverain. Toutefois, ils doivent, en l'absence de toute dispositions dérogeant au droit commun, fixer le montant des dommages-intérêts dus par le voiturier conformément aux articles 1147 et 1151 du Code civil.

La partie lésée doit être indemnisée de la perte qu'elle a faite et du gain dont elle a été privée (*damnum emergens et lucrum cessans*), mais la Compagnie n'est jamais tenue que des dommages-intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir (1) lors du contrat, et qui sont la suite directe et immédiate du retard.

§ 5. *Conclusion.* — Les délais, comme d'ailleurs tous les tarifs des chemins de fer, sont l'objet de critiques plus ou moins justifiées.

---

(1) C. Cass., 22 nov. 1893, D. 1894-1-358.

On a demandé surtout, avec insistance, l'unification des délais.

Le Comité consultatif des chemins de fer a été appelé à émettre un avis, le 1er février 1893, et il a conclu qu'il n'y avait pas lieu de prescrire cette unification, mais que, tout au plus, le système qui pourrait être étudié, consisterait à reporter les lignes de chaque réseau en trois catégories pour lesquelles le délai de vingt-quatre heures s'appliquerait à un certain nombre de kilomètres parcourus, par exemple 300-200-150. Cette idée n'a pas été soumise à l'étude.

Néanmoins, des chambres de commerce et des conseils généraux, dans de nombreuses délibérations, n'en ont pas moins persisté à demander l'abréviation des délais.

Les Compagnies ont été pressenties à ce sujet, et toutes déclarèrent que « les difficultés créées par l'irrégularité du trafic et la faillibilité des hommes rendaient nécessaires les délais réglementaires actuels et qu'il y avait tout au plus lieu d'augmenter le nombre des lignes sur lesquelles les transports au tarif général doivent être faits à raison de 200 kilomètres par jour. »

Si nous comparons, en effet, les délais pratiqués sur nos réseaux avec ceux de plusieurs pays étrangers, nous voyons de suite que notre commerce est de beaucoup plus favorisé de ce côté que certains de nos voisins. En Belgique, en Suisse, en Italie, les délais sont plus longs qu'en France.

En Angleterre, cependant, aucune prescription

réglementaire ne fixe les délais. La durée des transports, dit la loi, doit être raisonnable. Si donc une contestation s'élève à ce sujet, les juges ont un pouvoir d'appréciation.

Notre régime intérieur quant aux délais est plus avantageux pour le public que le régime international prévu par la Convention de Berne du 14 octobre 1890. Nous savons que, pour le régime intérieur, le délai sur les lignes à faible trafic est de vingt-quatre heures par 125 kilomètres. En régime international, il est sur toutes les lignes de quarante-huit heures par 250 kilomètres.

Au point de vue de la responsabilité pour retard, le régime intérieur est moins favorable aux intérêts des Compagnies que le régime international. Ce dernier règle la question d'une manière beaucoup plus équitable.

En cas de retard, pas de preuve à fournir. Le destinataire est indemnisé de la gêne qu'il a subie, en vertu d'une pénalité forfaitaire infligée au transporteur qui se traduit par une réduction de prix de transport égale à :

1/10	de ce prix	pour un retard	égal ou inférieur à	1/10	du délai de livraison
2/10	—	—	—	2/10	—
3/10	—	—	—	3/10	—
4/10	—	—	—	4/10	—
5/10	—	—	supérieur	5/10	—

S'il y a dommage prouvé, le prix total du transport peut être retenu, mais, dans aucun cas, l'indemnité pour retard simple ne peut dépasser ce

chiffre ; toutefois, au bout de trente jours, la marchandise est considérée comme perdue.

D'autre part, les intéressés peuvent s'assurer contre un préjudice plus élevé en souscrivant une déclaration d'intérêt à la livraison. Moyennant une taxe de 0 fr. 025 par 1.000 francs et par kilomètre, ils ont droit, dans tous les cas, à la réparation intégrale du dommage prouvé, dans la limite de l'intérêt déclaré ; en outre, l'indemnité forfaitaire due en cas de retard, sans justification de préjudice, est doublée.

Quoi qu'il en soit, il ne serait pas exact de dire qu'en fait de délais tout est organisé pour le mieux.

Il y a certainement des anomalies auxquelles il faudra tôt ou tard porter remède. Au surplus, étant donné que l'accélération des transports de marchandises, en ce qui concerne du moins la petite vitesse, n'est plus en rapport avec les progrès accomplis en matière de vitesse, que, d'autre part, la vitesse moyenne imposée aux Compagnies ne dépasse pas 5 kilomètres à l'heure, il serait logique de réduire tout au moins les délais de transport proprement dits, qui sont excessifs.

Cette réforme, tant réclamée, est désirable ; elle s'impose aux conditions actuelles de la vie économique.

CHAPITRE IV

FACTAGE — CAMIONNAGE — CORRESPONDANCE RÉEXPÉDITION ET FRAIS ACCESSOIRES

Section Première

FACTAGE — CAMIONNAGE — CORRESPONDANCE — RÉEXPÉDITION

§ 1er. Les Compagnies de chemins de fer, en tant que commissionnaires de transports, sont soumises aux obligations des voituriers et, dès lors, doivent remettre ou faire arriver aux mains des destinataires les objets dont le transport leur est confié.

C'est ainsi qu'un transport doit quelquefois continuer au-delà du point où la voie de fer finit. De là, la nécessité pour les Compagnies de faire voiturer sur la voie de terre, en dehors de leurs gares, les marchandises qu'elles ont transportées sur le chemin de fer. C'est l'origine des traités de factage, de camionnage et de correspondance.

Le factage et le camionnage constituent une seule et même opération ; c'est l'enlèvement des objets expédiés par chemin de fer, du domicile ou du magasin de l'expéditeur à la gare au départ,

et de la gare au domicile ou dans les magasins du destinataire à l'arrivée.

Si l'enlèvement ou le transport s'effectuent en grande vitesse, on le qualifie de factage ; en petite vitesse, il prend le nom de camionnage.

Le factage et le camionnage, de la gare d'arrivée au domicile des destinataires, étant obligatoires pour les Compagnies de chemins de fer, il était à craindre qu'elles ne fussent portées à imposer au public, pour ces transports spéciaux, des conditions plus ou moins onéreuses. Il a donc fallu prendre toutes les précautions utiles en vue de sauvegarder l'intérêt général. De là, l'article 52 du cahier des charges, ainsi conçu :

« La Compagnie est tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répond, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

» Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient, soit une population agglomérée de moins de 5.000 habitants, soit un centre de population de 5.000 habitants, situé à plus de cinq kilomètres de la gare du chemin de fer.

» Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

» Toutefois, les expéditeurs et les destinataires

resteront libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionnage des marchandises. »

Ainsi donc, les Compagnies sont tenues de faire ou de faire faire le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires, de toutes les marchandises qui leur sont confiées.

Le factage et le camionnage ne sont pas obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient, soit une population agglomérée de moins de 5.000 habitants, soit un centre de population situé à plus de 5 kilomètres de la gare du chemin de fer.

De plus, les expéditeurs et les destinataires restent libres de faire eux-mêmes le factage et le camionnage.

L'article 52 du cahier des charges est exclusivement relatif au factage et au camionnage de la gare d'arrivée au domicile des destinataires.

Il est muet quant au camionnage du domicile de l'expéditeur à la gare de départ.

De là, cette conséquence que le camionnage au départ est facultatif pour les Compagnies de chemins de fer et que, lorsque ces Compagnies organisent des services de ce genre, elles agissent en qualité d'entreprises particulières et libres. En effet, en dehors de ses locaux et de ses lignes de fer, une Compagnie de chemin de fer cesse d'être soumise à une législation spéciale.

Toutefois, en ce qui concerne le factage et le camionnage au départ, il est réglementé tout com-

me celui qui fonctionne dans le sens inverse et soumis à des conditions et des prix que les Compagnies ne peuvent enfreindre.

Si la création d'un camionnage au départ par les Compagnies est facultative, une fois créé, il ne fonctionne plus facultativement ; il est non seulement soumis aux conditions de prix et de délais homologués par le Ministre, mais il reste, de plus, assujetti à toutes les règles fondamentales de l'exploitation des chemins de fer.

Les Compagnies ont contesté au Ministre son droit d'intervention quant au camionnage au départ, ce droit n'étant inscrit nulle part, disaient-elles. La jurisprudence a reconnu que le droit du Ministre, en l'espèce, découle du droit qu'il a toujours d'intervenir en matière de tarifs de chemins de fer, aux termes des articles 44 à 49 et 79 et de l'Ordonnance du 15 novembre 1846 (C. cass. 20 mai 1865, S. 1866-1-180).

Pour satisfaire aux conditions imposées aux Compagnies d'effectuer le factage et le camionnage des marchandises qui leur sont confiées, elles ont recours le plus souvent à des sous-traitants avec lesquels elles font des traités spéciaux.

Cette faculté de se substituer un intermédiaire leur est, en pareil cas, attribuée par l'article 52 du cahier des charges. Ces traités, dont les conditions peuvent varier, suivant les localités et les nécessités du service, doivent être soumis à l'approbation qui exige l'installation d'un matériel suffisant pour le service, des garanties pour assurer le

mouvement régulier des marchandises, l'efficacité de la responsabilité de l'entrepreneur, la conformité du prix avec les tarifs approuvés, etc.

Mais la question s'est posée de savoir si les sous-traitants, qui sont en quelque sorte les représentants des Compagnies, pouvaient pénétrer en gare, soit avant les heures réglementaires d'ouverture, soit après les heures réglementaires de fermeture, alors que les Compagnies n'admettent les camionneurs étrangers qu'aux heures réglementaires d'ouverture et les obligent à sortir aussitôt qu'arrivent les heures réglementaires de fermeture. Cette question a soulevé de vives discussions. Cependant, une commission d'enquête, instituée en 1861-63 et à laquelle le cas fut soumis, fut d'avis que les Compagnies devaient être autorisées à laisser libre, à toute heure, l'entrée et la sortie des gares à leurs camionneurs, sans toutefois les astreindre à accorder aux autres voituriers les mêmes facilités.

Des jurisconsultes se sont demandés si cet avis était bien conforme à l'économie générale de la législation sur les chemins de fer, et ils ont conclu, qu'admettre de telles prétentions, c'était d'abord violer les articles 49 et 52 des cahiers des charges, et décider, de plus, la ruine des camionneurs libres.

Il ne fut tenu aucun compte de l'avis émis par la Commission et le Ministre ordonna, au contraire, que les camionneurs seraient admis à venir charger en gare aux mêmes heures que les camionneurs de la Compagnie. Toutefois, il fut décidé

que, suivant qu'il s'agirait d'un camionnage à faire au domicile des destinataires, un arrivage par conséquent ou une marchandise à prendre chez l'expéditeur et, dès lors, un départ, les camionneurs de la Compagnie pourraient, dans le premier cas, sortir à toute heure de la gare leurs camions et rendre ainsi des marchandises à domicile dans les délais prescrits.

Il ne pouvait en être ainsi à l'égard des camionneurs libres, ni à l'égard des camionneurs de la Compagnie, toutes les fois qu'il s'agirait d'un camionnage du domicile de l'expéditeur à la gare. En effet, dans ce dernier cas, le chemin de fer n'est plus qu'un entrepreneur de transport et il n'y a plus de raison pour qu'un avantage lui soit attribué au détriment d'une entreprise quelconque (ainsi jugé par la Cour de Montpellier, arrêt du 11 avril 1862, S. 63-1-252, D. 63-1-180).

Cet arrêt du 11 avril 1862, de la Cour de Montpellier fut déféré à la Cour de cassation, qui rejeta le pourvoi le 30 mars 1863 (S. 1863-1-252), en ces termes :

« Attendu que la Compagnie, aux termes de l'article 52 de son cahier des charges, est tenue, soit par elle-même, soit par un intermédiaire, à la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées, que cela implique pour elle le droit de déléguer, à l'entrepreneur de transport avec lequel elle traite pour ce service obligatoire, la liberté d'action et toutes les facilités dont elle-même pourrait user ; il en est

autrement en ce qui concerne le service purement facultatif de camionnage et de transport, quand il s'agit de marchandises à prendre au domicile des expéditeurs pour être apportées en gare et expédiées par la voie de fer ; que, pour ce service facultatif, la Compagnie de chemin de fer ne peut, sans contrevenir soit à la règle d'égalité, soit au principe de droit public sur la libre concurrence, faire au camionneur avec qui elle a traité pour son service obligatoire une situation privilégiée au détriment des autres camionneurs ; ... » (*J. du P.* 1863-844.)

Voilà la question tranchée. Une Compagnie ne peut donc déléguer à son camionneur que les facilités dont elle peut user elle-même pour le camionnage obligatoire.

Quant au camionnage facultatif, elle ne saurait prétendre à aucun privilège sur les autres sans s'exposer à réparer le préjudice qui pourrait en résulter.

Mais on est allé plus loin. Un arrêt de la Cour de Toulouse, du 24 juin 1879 (S. 79-2-327), dont le pourvoi a été rejeté le 11 juin 1882 (S. 83-1-229), et un arrêt de la Cour de Paris du 8 janvier 1886 (B. 25), décident que les Compagnies qui ont des bureaux de ville ne peuvent faire camionner à leurs gares principales, en dehors des heures d'ouverture de ces gares, les marchandises reçues dans ces bureaux. La Cour suprême, appelée à statuer sur l'arrêt précité de la Cour de Toulouse, dit : « Les colis reçus dans un bureau de ville sont por-

tés à la gare jusqu'à 10 heures du soir pour partir par les trains de nuit ; tandis qu'à 8 heures du soir, la gare est fermée au commerce libre et aux camionneurs. »

D'autre part, le bureau de ville dont il s'agit est essentiellement distinct de la gare, puisque le transport du bureau à la gare donne lieu à perception d'une taxe au profit des Compagnies. Dans ces circonstances, en accueillant la demande d'indemnité formée par des camionneurs libres contre les Compagnies, pour le préjudice résultant desdits faits, l'arrêt attaqué, loin de violer les articles 1382 du Code civil et 52 des cahiers des charges des Compagnies en cause, en a fait, au contraire, une juste application (C. C. cass., 11 juin 1882, S. 83-1-229).

Il s'était élevé, au sujet de cette question concernant le camionnage des marchandises reçues dans un bureau de ville, à une gare principale, de très vives controverses lorsque l'arrêté ministériel du 12 mai 1883 est venu solutionner la question.

Cet arrêté porte que : « Les marchandises reçues dans les bureaux de ville des Compagnies de chemins de fer, pesées, enregistrées et taxées dans ces bureaux jusqu'à destination auront accès dans les gares de départ deux heures encore après leur fermeture réglementaire. »

Cet arrêté a été attaqué pour excès de pouvoir par des commissionnaires de transport, mais le Conseil d'Etat a rejeté ce pourvoi en ces termes, le 16 janvier 1885.

« L'arrêté attaqué a été pris par le Ministre sur la proposition des Compagnies, dans l'exercice des pouvoirs qui lui sont conférés par les cahiers des charges desdites Compagnies, notamment par l'article 50. D'ailleurs, si les requérants se croient fondés à soutenir que l'usage de l'autorisation ainsi donnée aux Compagnies porte atteinte aux droits qui appartiendraient à toutes les entreprises de transport, en vertu du principe de la libre concurrence, l'arrêté précité ne fait pas obstacle à ce qu'ils exercent de ce chef, devant l'autorité judiciaire, telles actions qu'ils croiraient leur appartenir. Dès lors, ledit arrêté n'est pas susceptible d'être déféré au Conseil d'Etat par application des lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872. Le retrait de l'arrêté ministériel du 12 mai 1883 a été demandé aux Chambres par voie de pétition.

Sa légalité a été néanmoins consacrée en principe dans divers arrêts de la Cour suprême et, notamment, les 22 août 1883, S. 84-1-34 et 23 août 1884, D. 84-1-237).

§ 2. *Camionnage d'office.* — Des difficultés s'étaient élevées sur le point de savoir si les Compagnies, ainsi qu'elles le soutenaient, avaient le droit de livrer d'office, à domicile, toutes les expéditions ne portant pas bureau restant. Une affaire de ce genre fut portée devant le Tribunal de commerce de Nantes, qui rejeta les prétentions des Compagnies. La Cour de cassation, appelée à se prononcer à son tour, à la suite d'un pourvoi, con-

sacra, dans un arrêt de rejet, du 27 juillet 1852, les principes adoptés par le Tribunal de commerce de Nantes, à savoir : qu'à l'arrivée des marchandises à la gare de destination, les agents de la Compagnie doivent donner avis au destinataire de cette arrivée qui peut, à son gré, ou les faire retirer, ou donner l'ordre de les amener chez lui. La seule question du procès a été de savoir si la Compagnie pouvait réclamer des droits de camionnage pour le transport des marchandises à domicile, quand l'expéditeur, en indiquant le nom du destinataire à Nantes, n'avait pas ajouté : Bureau restant.

Il n'en est pas des entrepreneurs de transport par la voie de terre comme des entrepreneurs de transport par le roulage ordinaire. Ces derniers sont chargés, en général, sauf convention contraire, de prendre les marchandises au domicile de l'expéditeur et de les conduire à celui du destinataire, moyennant un prix unique. Au contraire, le monopole accordé aux premiers ne s'étend pas au-delà de la voie de fer ; le prix de transport est fixé par le tarif, de gare en gare, et les expéditeurs restent libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionnage de leurs marchandises.

La question n'offre plus aujourd'hui aucun intérêt pratique ; elle a été réglée par les conditions d'application des tarifs généraux. Lorsqu'une expédition ne porte aucune mention relative à la livraison en gare ou à domicile, elle est livrable en

gare d'office en petite vitesse, et à domicile s'il s'agit d'un transport à grande vitesse.

En Italie, toute marchandise qui ne serait pas adressée : « Ferma Stazione » est camionnée d'office à domicile (régl. du 22 décembre 1881, art. 227 ; Cour d'appel de Milan, 27 juillet 1874 ; J. D. international, 1875, P. 231, Clunet).

Dans certaines circonstances, le camionnage peut être effectué d'office lorsque, par exemple, il s'agit d'éviter un encombrement ou prévenir une interruption dans le service ; l'autorité peut alors autoriser les Compagnies à camionner les marchandises, soit au domicile des destinataires, soit dans un magasin public.

Les marchandises peuvent également être camionnées d'office lorsque ces marchandises, adressées en gare à un point quelconque d'un réseau, ne sont pas enlevées dans un délai de 48 heures à dater de l'expiration du délai imparti pour son enlèvement par les arrêtés ministériels, les frais de camionnage étant calculés d'après les tarifs fixés par le Ministre. Cette disposition est applicable indistinctement aux marchandises mises à quai ou laissées sur wagon pour être déchargées par le destinataire (art. 35, arrêté ministériel du 27 octobre 1900, modifié par les arrêtés des 28 fév. 1903 et 29 déc. 1908).

Quoi qu'il en soit, il est reconnu que les expéditeurs et les destinataires sont toujours libres de faire par eux-mêmes le factage ou le camionnage de leurs expéditions (art. 52 du cahier des char-

ges). Les Compagnies ont prétendu pendant longtemps que le factage et le camionnage n'étaient pas obligatoires pour elles seulement, mais encore pour le destinataire dans tous les cas où la lettre de voiture n'exprimerait pas le contraire. Elles considéraient l'expéditeur comme le mandataire nécessaire du destinataire et la remise à domicile obligatoire pour le destinataire, non seulement en cas de mention expresse dans la lettre de voiture, mais encore en cas d'absence de toute mention contraire de la part de l'expéditeur.

Un arrêt de la Cour de cassation du 13 juillet 1859 (S. 59-1-841) avait accueilli ce système pour le cas de mention de la remise à domicile dans la lettre de voiture. Mais la question s'est encore posée deux ans plus tard, devant la Cour de cassation, le 17 juillet 1861 (S. 61-1-872) ; la Cour a décidé que le destinataire peut user du droit qui lui est réservé par le cahier des charges de faire lui-même le camionnage à ses frais, quoique la lettre de voiture n'énonce pas que l'expédition est faite en gare, et indique même le domicile du destinataire comme lieu de livraison. (Arrêt de cass. du 20 mai 1872 ; 5-72-1-78.)

Si la marchandise est expédiée livrable à domicile et que le destinataire ne fasse pas parvenir d'avis contraire, elle doit être camionnée (C. cass., 19 décembre 1866, S. 67-1-33).

Toutefois, la Compagnie n'est pas tenue de donner un avis préalable avant d'effectuer un camionnage à domicile.

Pour une marchandise dont le camionnage à l'arrivée a été payé au départ, si le destinataire exprime le désir de faire camionner lui-même sa marchandise, la Compagnie n'est pas tenue de lui rembourser le prix puisqu'il a été régulièrement perçu pour un service qu'elle est prête à faire. Dans la pratique, les Compagnies remboursent le prix de l'au-delà payé au départ lorsque l'expédition est adressée dans une gare dépourvue d'un service de factage ou de camionnage.

§ 3. *Délais à taxer pour le factage et le camionnage.* — Les délais de livraison, pour les expéditions à domicile, ne sont réglementés ni par les cahiers des charges, ni par l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, qui sont muets en ce qui les concerne. Ces délais sont fixés par le Ministre, sur la proposition des Compagnies et varient avec les Compagnies, voire même avec les localités.

Il y a lieu de distinguer, en ce qui concerne les délais de factage et de camionnage, entre le camionnage à l'arrivée, toujours obligatoire pour les Compagnies, et le camionnage au départ qui, nous le savons, est facultatif. Pour la grande vitesse, le délai maximum est de 24 heures. Toutefois, l'arrêté ministériel du 16 mars 1884 (1) a

---

(1) Les Compagnies ont contesté à l'administration le droit de fixer les délais de livraison pour les expéditions à domicile. La Compagnie P.-L.-M. notamment plaida l'illégalité de l'arrêté du 16 mars 1884 devant le Conseil d'État,

limité le délai de factage dans Paris et dans plusieurs grandes villes. A Paris, le délai est de cinq jours pour les denrées alimentaires à destination des halles et marchés, et de 10 heures pour tous les autres articles de messagerie.

Ces deux délais sont comptés à partir de l'arrivée effective du train réglementaire qui a dû effectuer le transport.

Pour la petite vitesse, le délai de camionnage est d'un jour au départ et de deux jours à l'arrivée.

Les dimanches et jours fériés ne sont pas comptés dans la supputation des délais fixés pour la mise à la disposition des destinataires et pour l'enlèvement des marchandises, animaux et objets divers, ou pour le chargement et le déchargement des wagons (art. 36 arrêté ministériel du 27 oct. 1900 modifié par l'arrêté du 28 fév. 1903).

D'ailleurs, les arrêtés ministériels fixant les délais peuvent être modifiés d'office par le Ministre.

Les délais de camionnage à l'arrivée viennent augmenter les délais de transport proprement dit pour la livraison en gare. Si donc le délai de transport est de huit jours, par exemple, il y aura lieu

---

se fondant sur ce que le Ministre en prenant cet arrêté avait excédé ses prérogatives. Elle alléguait au surplus que l'art. 52 du cahier des charges confère à l'administration le droit de fixer les tarifs et non pas les délais. Le Conseil d'État repoussa cette interprétation et admit que les prérogatives de l'administration s'étendaient aux tarifs de factage et de camionnage. (C. d'État, 22 juin 1894, D. 95-3-61 ; S. 96-3-98).

d'y ajouter les deux jours affectés au domicile, et nous dirons alors que le délai total de transport est de dix jours.

La livraison à domicile se fera au plus tard le troisième jour de l'arrivée de la marchandise en gare.

Les marchandises remises dans un bureau de ville, ne peuvent, dans aucun cas, quant aux délais, être assimilées aux marchandises prises à domicile (C. cass. 24 mai 1869 ; S. 69-1-380).

Il est bien entendu que les Compagnies peuvent user ou non des délais qui leur sont accordés pour le factage et le camionnage.

Pour la prise des marchandises à domicile, il n'existe aucun réglement qui oblige les Compagnies à devancer ou à dépasser certaines heures. Dès lors, une remise a pu être valablement faite à huit heures et demie du soir. Mais il ne faudrait cependant pas conclure que les Compagnies ont le droit de présenter des marchandises à domicile aux heures les plus insolites ; c'est un point réservé aux tribunaux. Cependant, la Cour de cassation, dans un arrêt du 22 avril 1858 (S. 59-1-230), admet qu'une marchandise présentée à 6 heures du soir, alors que le magasin du réceptionnaire est fermé, est valable.

De même encore, il a été jugé que le destinataire ne pouvait refuser de prendre livraison d'une marchandise qui lui avait été présentée chez lui, alors qu'il s'y trouvait, un dimanche ou un jour férié. (Cass. 25 août 1877 ; S. 77-1-475).

Si, à la suite d'un refus de la marchandise à domicile par le destinataire, les employés sont obligés de la retourner en gare et de la représenter ultérieurement, non seulement le destinataire ne saurait se plaindre d'un retard apporté dans la livraison, mais il devrait supporter les frais d'un double camionnage. Il en serait de même si cette double opération était la conséquence d'une erreur dans l'adresse imputable à l'expéditeur.

Les taxes à percevoir pour le factage et le camionnage des marchandises sont fixées par l'administration sur la proposition des Compagnies. Elles sont applicables à tous sans distinction (Cahier des charges, art. 52, § 3).

Les tarifs varient suivant les localités, les distances et les catégories de marchandises.

Les taxes sont établies par fractions indivisibles de 10 kilos avec des surtaxes, pour certaines marchandises ne pesant pas 200 kilogrammes, sous le volume d'un mètre cube : pour les matières dangereuses, les objets d'art, les marchandises fragiles, les objets encombrants. Pour les masses indivisibles d'un certain poids et d'une certaine longueur, les intéressés doivent traiter de gré à gré.

Les tarifs de camionnage, tout comme les autres tarifs, lorsqu'ils sont régulièrement approuvés et publiés, ont force de loi pour et contre les Compagnies.

On ne peut y déroger par des conventions particulières, ni se prévaloir d'erreur précédemment commises dans l'exploitation, des dispositions lé-

gales que nul n'est censé ignorer. Les taxes de camionnage comprennent, non seulement le camionnage proprement dit, mais aussi le chargement sur le camion et le déchargement devant le magasin ou chantier du destinataire. La Compagnie ne peut exiger, en outre, un supplément de taxe pour surcroît de manutention rendue nécessaire à raison de la vérification de la marchandise par les employés de l'octroi (Trib. de Reims, 18 janv. 1872 ; Lamé-Fleury, 76, p. 216).

Si le camionneur va plus loin, c'est la rémunération personnelle que l'on est dans l'habitude de donner.

Si le destinataire refuse de payer le camionnage, la Compagnie peut retourner les colis en gare et faire vendre ; elle a le privilège de l'art. 2102, § 6, du Code civil (Paris, 8 mai 1857 ; S. 57-2-526).

Quoi qu'il en soit, que le camionnage soit obligatoire ou facultatif, les tarifs doivent être homologués, et ils ressortent du service de l'exploitation qui attribue aux Compagnies une espèce de monopole et rend toute concurrence difficile.

§ 4. *Correspondance. Réexpédition.* — Les grandes Compagnies de chemins de fer ont toujours manifesté, d'ailleurs légitimement, la constante préoccupation d'élever leurs recettes au moyen de l'accroissement du trafic.

Non seulement elles s'efforcent, dans ce but, d'attirer sur leurs lignes des marchandises en pro-

venance ou à destination de l'Etranger, au moyen surtout d'agents commerciaux dont elles acceptent le concours, mais elles usent, de plus, de la faculté de conclure avec d'autres entreprises de transport, des arrangements pouvant amener à elles le plus de transports possible.

Au surplus, pour ces dernières entreprises, les Compagnies ne sont tenues à aucune autorisation ministérielle, à moins, toutefois, d'avantages particuliers à réserver à une entreprise désignée.

L'article 53 du cahier des charges de 1857 est formel à ce sujet. Il est ainsi conçu : « A moins d'une autorisation spéciale de l'Administration, il est interdit à la Compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845 (1) de faire, directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication. L'Administration, agissant en vertu de

---

(1) A moins d'une autorisation spéciale de l'administration supérieure, il est interdit à la Compagnie, sous les peines portées à l'art. 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transports ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les autres entreprises desservant les mêmes routes... (art. 14, loi du 15 juillet 1845).

l'article 33 ci-dessus (1) prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer. »

Ainsi, l'obligation essentielle imposée aux Compagnies par les cahiers des charges est d'assurer les mêmes avantages à toutes les entreprises qui desservent les mêmes voies de communication, à moins d'une autorisation spéciale de l'Administration. Ici, nous nous trouvons en présence d'une extension au principe de l'égalité de traitement, mais cette extension peut être rendue utile et nécessaire dans l'intérêt public.

Les Compagnies de chemins de fer peuvent donc conclure avec des entrepreneurs, des traités pour le transport des voyageurs et des marchandises en dehors de la voie ferrée. Ces traités s'appellent traités de correspondance quand ils concernent les voyageurs, traités de réexpédition quand ils concernent les marchandises. Dans le langage usuel, on emploie le mot traités de correspondance pour désigner et les traités de correspondance et les traités de réexpédition.

---

(1) L'art. 33 du cahier des charges dit que les Compagnies sont tenues de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service de l'exploitation des chemins de fer. Il résulte de la combinaison de ces deux art. 33 et 53 que les arrangements avec les entreprises de correspondance doivent être approuvés par le Ministre comme les règlements d'exploitation intérieurs concernant les Compagnies seules.

L'existence des traités de correspondance, tout en assurant la continuité d'un transport, permet de régler dans un contrat, au moment du départ, toutes les conditions d'un trajet qui prend fin au-delà de la voie ferrée. Les Compagnies de chemins de fer ne sont pas obligées d'assurer un service de correspondance, mais toutes les fois qu'elles s'en chargent, elles assument les responsabilités d'un commissionnaire de transport. En effet, aux termes mêmes de l'article 99 du Code de commerce, « le commissionnaire qui se charge d'un transport par terre ou par eau, est garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse les marchandises ». C'est ainsi que, lorsqu'un voiturier remet des marchandises à un autre voiturier pour les faire parvenir à destination, il est clair, en termes de droit, que cette circonstance laisse subsister toute entière, vis-à-vis de l'expéditeur, la présomption sous l'influence de laquelle est réglée la responsabilité du premier commissionnaire. Il est réputé toujours avoir reçu la chose en bon état et tenu de prouver s'il y a lieu que l'avarie ne provient pas de son fait.

Au surplus, ayant accepté des marchandises pour un lieu déterminé, il s'est engagé à les y faire parvenir et, dès lors, ses obligations vis-à-vis de l'expéditeur restent les mêmes, que le transport soit effectué par ses propres moyens ou par ceux d'autrui. Il doit répondre, en somme, de ses sous-traitants, et il est incontestable que l'expéditeur

peut lui demander compte de tous les faits du transport jusqu'à destination.

Les compagnies qui organisent un service de correspondance passent avec certains entrepreneurs des traités qui procurent à ces derniers, avec des bénéfices particuliers, des avantages qui sont refusés à leurs concurrents.

Il faut, dès lors, que ces avantages ainsi concédés soient justifiés par un intérêt général que l'administration seule a le droit d'apprécier.

Les compagnies ne peuvent, en aucune façon, favoriser un entrepreneur sans y être autorisées, à moins de s'exposer à des dommages-intérêts à l'égard de concurrents lésés et de se voir de plus appliquer l'art. 419 du Code pénal.

Les correspondants des compagnies ne sont pas seulement l'objet de faveurs spéciales, telles que commodités et facilités de service, ils touchent de plus des subventions qui, d'ailleurs, sont autorisées par des conventions financières que les compagnies peuvent faire figurer dans leurs dépenses d'exploitation. De plus, les compagnies quant à ces subventions qui consistent soit en une somme fixe et annuelle, soit en une remise selon le nombre de voyageurs ou de marchandises, se conforment toujours strictement à l'art. 53 du cahier des charges, alors même qu'elles ne se trouveraient pas en présence d'entreprises en concurrence avec les services subventionnés.

Nous savons que la forme d'une autorisation suffit pour rendre légaux les traités de correspon-

dance qui d'ailleurs n'impliquent ni affichage ni enquête.

Quoi qu'il en soit, les compagnies peuvent organiser elles-mêmes des services de correspondance et elles restent libres de fixer, quant à ces transports, les prix à percevoir, pourvu toutefois qu'elles ne modifient pas leurs tarifs pour le parcours sur le chemin de fer.

Section II

FRAIS ACCESSOIRES

Aux termes de l'art. 51 des cahiers des charges, on désigne sous le nom de frais accessoires, notamment les frais d'enregistrement, de chargement, de pesage, de comptage, de magasinage, etc...

Ces frais accessoires sont perçus en vertu de tarifs homologués sur la proposition des compagnies, ils ont force de loi pour et contre elles. Ces tarifs sont fixés annuellement par le ministre, qui a à ce sujet un pouvoir très étendu.

Le rôle du ministre, quant aux frais accessoires dont la proposition doit lui être faite dans le deuxième mois de chaque année (1), ne se borne pas seulement à homologuer les propositions qui lui sont soumises ; il fixe lui-même le montant des frais accessoires. Les compagnies pourront seulement, si elles le désirent, abaisser les tarifs des

(1) Art. 47, décret du 1er mars 1901.

frais accessoires. Dans aucun cas, elles ne pourront les augmenter. Les anciens tarifs continueront à être perçus jusqu'au moment où une décision nouvelle interviendra (art. 47, ord. 15 novembre 1846). Le tarif actuel des frais accessoires est fixé par un arrêté ministériel du 27 octobre 1900, légèrement remanié par des arrêtés subséquents et notamment par les arrêtés des 21 décembre 1900, 21 février 1903, etc. Nous allons voir successivement les taxes qu'il établit.

1° *Enregistrement.* — Conformément à l'article 12 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900, le droit d'enregistrement est invariablement de 0 fr. 10 pour chaque expédition. Il est perçu une fois seulement au départ, alors même que l'expédition emprunterait plusieurs lignes concédées à des compagnies différentes.

Du fait de cette perception de 0 fr. 10, les compagnies sont tenues d'inscrire, sans tour de faveur, toutes les marchandises qui leur sont présentées, accompagnées d'une déclaration d'expédition et de délivrer de plus, aux expéditeurs, un récépissé qui leur servira de lettre de voiture et dont la forme est arrêtée par le ministre.

Cette obligation de l'enregistrement n'est pas nouvelle. L'article 1785 du Code civil l'imposait aux entrepreneurs de transport par terre et par eau, et l'article 96 du Code de commerce l'étendait aux commissionnaires de transport.

Cet enregistrement, disait M. Troplong, « est

forcé de la part de l'entrepreneur. Il doit être effectué sans que le voyageur le requière et même malgré lui, sinon l'entrepreneur est en faute. La loi a voulu que le public eût une garantie contre les entreprises de transport, et cette garantie se puise dans la tenue du registre destiné à l'enregistrement. »

Dans la pratique, on ne se sert plus du registre d'enregistrement, ou en d'autres termes, du registre d'entrées, prévu par l'article 50 § 2 de l'ordonnance du 15 novembre 1846. Au moyen du décalque on obtient aujourd'hui, d'un seul coup, la feuille de chargement, la feuille d'arrivage et de livraison, le récépissé destiné à l'expéditeur, et enfin la souche. Les souches, réunies en fin de mois en un volume, forment et remplacent l'ancien livre d'entrées.

Les expéditions remises par les groupeurs ne donnent lieu qu'à un seul enregistrement et dès lors à la perception une fois seulement du droit d'enregistrement. Toutefois, les groupeurs sont tenus de remettre autant de récépissés qu'il y a dans l'expédition produite de destinataires différents.

A l'arrivée, les marchandises doivent être de nouveau enregistrées, mais l'enregistrement, cette fois, ne donne lieu à aucun frais.

2° *Manutention.* — Les frais de manutention sont les frais que nécessitent le chargement, le déchargement des marchandises et tous transports en gare des quais d'arrivée dans les wagons, et de

ceux-ci sur les quais de livraison. Les frais de manutention comprennent les frais de chargement, de déchargement et de gare et viennent s'ajouter au prix résultant de barèmes kilométriques, à moins d'une indication contraire du tarif.

Sous l'empire de certains tarifs spéciaux, en effet, le chargement et le déchargement de certaines marchandises se font par les soins de l'expéditeur et du destinataire. Dans ce cas, bien entendu, les compagnies ne perçoivent que les frais de gare.

Les tarifs de manutention sont ainsi fixés :

Pour les marchandises de toute nature :

1 fr. 50 par tonne pour les marchandises transportées sans condition de tonnage.

La perception a lieu par fraction indivisible de 10 kilos.

Ces droits se décomposent ainsi :

1° Frais de chargement au départ...	0.40	Prix par tonne par fraction indivisible de 10 kilos.
2° Frais de déchargement à l'arrivée.	0.40	
3° Frais de gare au départ.....	0.35	
4° Frais de gare à l'arrivée.....	0 35	
TOTAL.....	1.50	

Pour les marchandises transportées par expédition de 4.000 kilos et au-dessus ou par wagon complet, quel que soit le tarif appliqué, sauf stipulation contraire dans les tarifs homologués.

La perception est de 1 franc par tonne et se décompose comme suit :

1° Frais de chargement au départ...	0 30	Prix applicable par fraction indivisible de 10 kilos.
2° Frais de déchargement à l'arrivée.	0.30	
3° Frais de gare au départ.....	0.20	
4° Frais de gare à l'arrivée.....	0.20	
TOTAL.....	1.00	

Les droits de manutention ci-dessus fixés sont appliqués, quel que soit le mode employé pour le chargement et le déchargement (grue, plateau, bascule, etc.).

En ce qui concerne les prix fermes, les tarifs indiquent si la manutention y est comprise ou non; dans ce dernier cas, on doit les ajouter. Les tarifs spéciaux obligent quelquefois les expéditeurs et les destinataires à effectuer eux-mêmes le chargement et le déchargement. Mais quoi qu'il en soit, moyennant le paiement des droits de manutention, la compagnie est tenue de charger les marchandises déposées sur le quai du départ et de les mettre à la disposition du destinataire sur le quai d'arrivée.

Pour les marchandises transportées par expédition de 4.000 kilos et au-dessus ou par wagon complet, et lorsque le chargement ou le déchargement de ces marchandises sont laissés par les tarifs aux soins des expéditeurs et des destinataires, il est déduit des frais de manutention 0 fr. 30 par tonne pour chaque opération de chargement ou de déchargement.

Les droits de gare sont dus dans tous les cas.

En étudiant les dispositions qui précèdent, il ne nous a pas échappé que, dans la pratique, les frais de manutention sont toujours compris dans la taxe appliquée, quitte à les rembourser ultérieurement sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire.

Mais il peut arriver et il arrive souvent que les intéressés peu au courant des tarifs oublient ou négligent de demander le remboursement qui leur est dû.

Que deviennent dès lors ces sommes qui constituent un excédent de perception ? Sont-elles remboursées d'office à l'intéressé ? Nous ne le pensons pas.

Il serait donc plus juste et plus équitable de ne pas les comprendre dans le montant de la taxe à établir. On se conformerait ainsi à la lettre de l'arrêté du 27 octobre 1900.

Sont exemptes de tout droit de chargement, de déchargement et de gare, les expéditions dont le poids ne dépasse pas 40 kilos.

Voitures et Animaux. — Il est perçu pour la manutention des voitures et des animaux les droits ci-après :

Voitures	2 fr.	par	pièce
Bœufs, vaches, chevaux.....	1	—	—
Mulets, ânes, bêtes de trait.....	1	—	—
Veaux, porcs et chevreuils	0.40	—	—
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0.20	—	—

La manutention des animaux dangereux est effectuée par les soins des expéditeurs et des destinataires.

Il n'est rien perçu pour cette double opération.

Les voitures et les animaux ne sont soumis à aucun droit de gare. Toutefois, les animaux en caisses, en cages ou en paniers sont soumis, en ce qui concerne les frais accessoires, aux mêmes prix et conditions que les marchandises à petite vitesse.

Matériel roulant (art. 25 arrêté ministériel du 27 octobre 1900).

Au départ, le matériel roulant est déchargé des chariots qui l'ont apporté aux gares de chemins de fer et placé sur les rails ; à l'arrivée il est chargé sur les chariots qui doivent l'emporter ; le tout par les soins, aux frais, risques et périls des expéditeurs et des destinataires, et il n'est rien perçu pour cette double opération ni pour les opérations de gare.

Il peut se produire parfois, dans les opérations de manutention, par suite de l'insuffisance du personnel et du matériel, des lenteurs de nature à léser le commerce. Si dans ce cas une réclamation est portée devant les tribunaux, alors même que ces derniers ne puissent s'immiscer dans l'administration des chemins de fer, ils peuvent ordonner qu'il sera suppléé à l'insuffisance du personnel et du matériel et condamner, au cas échéant, à des dommages-intérêts pour le préjudice causé aux intéressés (C. Cass., 27 mai 1862, S. 62-1-966). La compagnie est tenue également de réparer les avaries qui

ont pour cause la manutention trop brusque (C. Cass., 13 août 1872, S. 72-1-304).

3° *Transmission et transbordement :*

L'art. 61 du cahier des charges met les compagnies dans l'obligation d'échanger entre elles les marchandises au point de transit sans qu'elles puissent exiger des expéditeurs ou destinataires la réception et la réexpédtion de ces mêmes marchandises. La Cour de cassation s'est prononcée dans ce sens dans ses arrêts des 24 février et 20 juillet 1875.

Cette obligation s'étend aux transports internationaux (V. convention de Berne de 1900).

Il est donc perçu, au passage des marchandises d'un réseau à un autre réseau, si l'échange du matériel est possible, un droit de 0 fr. 40 par tonne, à partager par moitié entre les deux compagnies et applicable par fraction indivisible de 10 kilos.

Ce droit n'est pas dû aux points de jonction des embranchements particuliers.

Si la transmission se fait à la jonction de deux lignes entre lesquelles l'échange du matériel est impossible, le droit à percevoir est de 0 fr. 70 par tonne à partager comme suit :

0 fr. 40 frais de gare à partager entre les deux compagnies ; 0 fr. 30 pour la compagnie qui effectue les opérations de transbordement.

Toutefois, lorsque les deux lignes à la jonction desquelles l'échange du matériel est impossible

appartiennent à une même compagnie ou à un même concessionnaire, il n'est perçu aucun droit de transbordement.

Il est bien entendu qu'aux droits de transmission et de transbordement il n'est rien ajouté pour frais de manutention, qui ne sauraient entrer en ligne de compte qu'une fois seulement, savoir, au départ et à l'arrivée définitive.

Sont exemptes de frais de transmission et de transbordement les expéditions dont le poids ne dépasse pas 40 kilos.

Les expéditions faites sous les conditions des tarifs spéciaux ne sont pas affranchies de la taxe de transmission.

Lorsque les tarifs spéciaux ne contiennent aucune disposition qui fasse entrer le droit de transmission dans le prix ferme de transport, qu'au contraire ils portent que leur application reste soumise aux conditions du tarif général en tout ce qui n'est pas contraire à leur disposition, c'est le cas de laisser sous l'empire de ce tarif la taxe de transmission.

Cette taxe, en effet, a pour but de rémunérer un service spécial et doit être parfaitement distincte de celle du droit fixe et unique réglé par les tarifs spéciaux pour les frais réunis de transport et de manutention ordinaires (Voir dans ce sens, Cass., 12 novembre 1878, S. 79-1-275).

4° *Pesage. Comptage.* — Le pesage au départ est obligatoire pour les compagnies aux termes

de l'article 16 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900. Ce poids sert de base au calcul des taxes et de plus à déterminer la quantité de marchandise dont la compagnie est responsable, sans que toutefois l'expéditeur soit tenu à autre chose qu'au paiement des frais d'enregistrement et de gare.

Le poids reconnu ou admis conforme par la compagnie au départ est répercuté sur le récépissé et fait foi jusqu'à preuve contraire.

Ainsi donc, si la compagnie a le droit de vérifier le poids au départ, elle a l'obligation aussi de peser à l'arrivée si le destinataire le demande. Mais si la compagnie a accepté un poids au départ, elle est responsable des déficits constatés à l'arrivée sous déduction du déchet normal de route (Voir dans ce sens, Trib. de com. de Marseille, 14 mai 1906).

Tout pesage supplémentaire en dehors de celui que les compagnies doivent faire à leurs frais au départ pour établir la taxe sera soumis à un droit de 0 fr. 10 par fraction indivisible de 100 kilos et pour chaque pesage supplémentaire.

Pour le pesage sur camion, voiture ou par wagon complet, le droit est de 0 fr. 30 par tonne indivisible avec un minimum de 0 fr. 75 et un maximum de 1 franc par wagon de 10 tonnes et au-dessous ; de 3 francs par wagon, portant plus de 10 tonnes. Les intéressés peuvent, moyennant ces taxes, se faire délivrer gratuitement un bulletin constatant les résultats du pesage.

Le pesage supplémentaire n'est pas exigible si

une erreur a été commise au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire.

Il y a lieu de remarquer que si la compagnie, s'apercevant d'une erreur dans le poids déclaré, en demande le redressement, et que l'expéditeur se refuse à cette vérification amiable, le temps employé par la compagnie pour faire procéder à une expertise judiciaire ne peut la constituer en retard au point de vue des délais de transport (C. cass., 22 avril 1879, bull., 79, p. 112).

De même, lorsque la marchandise n'a pas été pesée au départ, le destinataire peut exiger le pesage à l'arrivée sans avoir à payer de taxe quel que soit le résultat de ce pesage, car il n'y a pas là pesage extraordinaire. Dans ce cas, le réceptionnaire a toujours le droit d'exiger qu'il soit procédé au pesage sans frais pour lui (C. cass., 28 mars 1882, S. 83-1-273).

Quand au comptage, la compagnie est tenue de mentionner le nombre de colis sur le récépissé si l'expéditeur le requiert, à moins qu'il ne s'agisse de briques, carreaux, etc., auquel cas un comptage sommaire suffira dans la limite des énonciations du récépissé (Trib. de com. de Châtillon-s.-Seine, 1er mars 1875).

Si le nombre des objets à compter ne dépasse pas 20 par tonne, le comptage, s'il y a lieu, est gratuit. Si au contraire il dépasse ce chiffre, il est perçu une taxe fixe de 0 fr. 15 pour chaque groupe ou fraction de groupe de vingt pièces, avec minimum de 1 fr. et maximum de 3 fr. par wagon complet.

En aucun cas, il ne peut être réclamé une taxe de comptage lorsque les colis portent chacun une marque et un numéro distincts mentionnés sur la déclaration d'expédition.

5° *Magasinage.* — Toutes les fois que les compagnies se trouvent dans l'obligation de conserver dans leurs magasins, en dehors du temps employé au transport, des marchandises dont les destinataires sont régulièrement avisés de leur arrivée, elles peuvent et doivent percevoir des droits de magasinage.

Le but principal du magasinage est d'éviter l'encombrement des gares.

Un arrêt de la Cour de Paris, du 5 mai 1875, s'exprime ainsi. « Le tarif de magasinage, tel qu'il est édicté, participe à la fois de la nature d'une rémunération allouée au voiturier et d'une pénalité édictée en vue d'empêcher le séjour indûment prolongé des marchandises dans les gares, et par suite un encombrement dommageable pour le service aussi bien que pour la sécurité des personnes et des choses. »

Il résulte de cet arrêt que les compagnies, le cas échéant, tombent sous l'application des articles 1927 et 1928 du Code civil, qu'elles sont assimilées en l'espèce à des dépositaires salariés et qu'elles sont dès lors responsables des pertes ou avaries survenues aux objets restés sous leur surveillance.

Voyons maintenant quels sont les droits de magasinage à percevoir.

Aux termes de l'arrêté du 27 août 1900, lorsque les marchandises adressées en gare ne sont pas enlevées, pour quelque cause que ce soit, dans les délais déterminés par l'article 52 du cahier des charges, savoir, le lendemain de la réception de la lettre d'avis (1) annonçant au destinataire leur arrivée, pourvu que cette lettre ait été expédiée de manière à parvenir avant midi si la manutention est faite par la compagnie et avant 6 heures du soir si elle incombe au destinataire ; il est perçu pour le magasinage un droit fixe par fraction indivisible de 100 kilos à :

0 fr. 05 par jour pour les trois premiers jours ;

0 fr. 10 pour la quatrième période de 24 heures ;

0 fr. 15 pour la cinquième période de 24 heures ;

0 fr. 20 pour chaque période de 24 heures en sus des précédentes.

Le tarif, en ce qui concerne la grande vitesse, est de 0 fr. 05 par jour pour les trois premiers jours et de 0 fr. 10 par jour en sus.

Dans tous les cas, le minimum de perception est fixé à 0 fr. 10.

---

(1) La lettre d'avis n'est pas obligatoire en principe. Elle a cependant son utilité pour les Compagnies qui ne peuvent réclamer du magasinage qu'en rapportant la preuve que le destinataire a été avisé. Peu importe cependant que la lettre ne soit pas parvenue à l'intéressé ou qu'elle soit parvenue en retard (C. Cass., 1er décembre 1896 ; 6 mars 1899).

Le magasinage est également dû pour les marchandises adressées à domicile et dont le destinataire refuserait de prendre livraison, à la condition qu'avis de ces circonstances soit adressé immédiatement à l'expéditeur. Dans ce cas, les frais de retour des colis à la gare sont à la charge de la marchandise.

Au départ, il est rare que les marchandises séjournent sur les quais de la gare par la faute ou par la volonté de l'expéditeur. Cependant il peut arriver que l'expéditeur donne ordre à la gare de retenir ses marchandises jusqu'à nouvelles instructions ou bien encore que les marchandises soient déposées en gare sans aucun ordre régulier d'expédition. Dans ce cas, la compagnie percevra les mêmes droits de magasinage que ceux stipulés pour l'arrivée.

Mais la compagnie peut toujours, pour éviter l'encombrement des gares, faire camionner d'office au domicile du destinataire, s'il est connu, ou dans un magasin public dans le cas contraire, les marchandises adressées en gare qui ne seraient pas enlevées dans un délai de quarante-huit heures, à dater de l'expiration du délai prévu pour l'enlèvement. (Voir décret 1er décembre 1908 et arrêté du 19 décembre 1908).

Certains tarifs accordent pendant un temps qu'ils déterminent la gratuité du séjour de quelques marchandises dans des gares dénommées. Cette facilité est accordée aux vins à Bercy et à quelques marchandises, telles que le bois sur le ré-

seau du Midi. Toutefois, il est stipulé que ces facilités seront suspendues en cas d'encombrement.

6° *Stationnement des wagons.* — Si le chargement ou le déchargement des wagons doivent être opérés par les expéditeurs ou les destinataires, ils sont tenus de s'en acquitter dans les délais réglementaires, à défaut de quoi ils doivent payer à la compagnie une indemnité de 10 francs par jour et par wagon pour les trois premières périodes de 24 heures et 12 francs pour les périodes suivantes.

Les délais de stationnement sont soumis aux règles suivantes : au départ il est accordé 24 heures pour le chargement, à dater du moment où les wagons sont mis à la disposition de l'expéditeur ; à l'arrivée, le déchargement doit être effectué dans la journée qui suit la réception de l'avis d'arrivée, si l'avis a été remis à l'intéressé avant 6 heures du soir.

Si le même destinataire a reçu dans la même journée plus de 10 wagons ne faisant pas partie d'un seul envoi, le délai est porté à deux jours. Une fois les délais passés, la compagnie peut faire elle-même le déchargement et percevoir pour cette opération 0 fr. 30 par tonne sans préjudice des droits ordinaires de magasinage.

On trouve les droits de stationnement très élevés et il s'expliquent par leur caractère pénal.

On a voulu empêcher, en effet, qu'il fût possible aux expéditeurs et aux destinataires d'immobiliser des wagons soit par calcul, soit par le fait

de leur négligence. En effet, il arrive assez souvent lorsque une marchandise est expédiée sur un marché sans en avoir le placement, qu'en attendant une vente possible, le wagon reste immobilisé en gare.

Or, l'expéditeur qui veut éviter à tout prix les frais de stationnement, donne l'ordre de réexpédier sa marchandise à la gare la plus proche, à une distance supposons de 6 kilomètres. A ce jeu il a gagné toujours tout au moins 2 jours de délai franc et en admettant qu'il dépense 6 francs de transport il économisera encore 14 francs, soit

2 jours de magasinage à 10 francs.....	20 fr.
Transport	6 fr.
Economie.....	14 fr.

Les compagnies ont demandé à ce qu'il fût mis un terme à cet état de choses en instituant un droit de réexpédition. Le ministre, à juste raison, n'a jamais voulu admettre une telle combinaison, ne voulant pas gêner les opérations loyalement faites.

Et nous pourrions en la circonstance répéter avec l'italien : « *nata la legge nato l'inganno.* »

APPENDICE

LES TARIFS DE PÉNÉTRATION

Il n'est peut-être pas une question qui ait donné lieu à plus de discussions que celle ayant pour objet les tarifs de pénétration. Elle a pris naissance, il y a quelques années déjà, sous l'influence du réveil des idées protectionnistes.

Mais qu'est-ce donc que ces tarifs de pénétration dont tout le monde parle, discute et commente les effets ?

Ces tarifs ne sont vraiment pas d'invention nouvelle, ils ne sont en réalité autre chose que des tarifs internationaux qui ont toujours existé et auxquels un grand financier, Allain Targé, lors de la discussion des fameuses conventions de 1883, a donné un nom nouveau qui fait image. Les tarifs de pénétration sont donc des tarifs d'importation qui accordent à des marchandises étrangères des prix inférieurs à ceux que paient habituellement les marchandises similaires d'origine nationale.

Que reproche-t-on à ces tarifs de pénétration ?

On accuse volontiers les compagnies de chemins de fer de favoriser les importations de produits étrangers au détriment de nos produits nationaux,

et les protectionnistes vont jusqu'à dire que les prix de transport établis par elles atténuent les droits de douane auxquels elles n'ont pas le droit de toucher.

Voyons, si possible, ce qu'il y a de fondé dans toutes ces récriminations.

Nous savons qu'en théorie, tout transport a une valeur d'usage qui doit contribuer à déterminer le prix de la marchandise transportée sur le marché. Or, pour éviter une tarification arbitraire, il faut appliquer à chaque trafic un prix différent. Mais cette règle doit subir infailliblement des dérogations pour être équitable.

Il faudra dès lors créer des prix réduits qui devront être justifiés par trois considérations principales : 1° ramener un trafic détourné par une voie de transport concurrente ; 2° ouvrir aux produits d'une certaine région un marché qui lui est disputé par la concurrence d'autres centres producteurs ; 3° développer le trafic d'une marchandise en lui permettant d'arriver au lieu de consommation à un prix assez bas pour que son débit puisse en être augmenté.

Si un tarif concernant des produits étrangers est basé sur les deux dernières considérations, on peut dire qu'il constitue un encouragement à l'importation, et il peut être condamné s'il vient faire concurrence à des produits similaires français. Mais, pour la même raison, ne faudrait-il pas condamner alors toute importation venant des voies navigables quand elle serait nuisible à nos

intérêts ? Agir autrement serait violer les lois de la concurrence ; et, de plus, permettre de faire aux uns ce que l'on défendrait aux autres serait aussi le comble de l'injustice.

L'éminent directeur du P.-L.-M., M. Georges Noblemaire, dans une étude (1) aussi savante que documentée sur la question, n'a pas eu grand'peine à démontrer que si, d'une part, la pénétration est dans un grand nombre de cas nécessaire et inévitable, on ne pouvait au surplus empêcher légitimement les chemins de fer de se livrer à une concurrence honnête, sous le fallacieux prétexte que les chemins de fer constituent un service public. « De ce que les compagnies de chemins de fer assurent, comme on le dit, un service public, plus exactement un service qui intéresse le public tout entier, est-ce une raison pour que, commerçantes et industrielles elles aussi, elles s'inspirent d'autres sentiments et ne cherchent pas à assurer honnêtement aux immenses capitaux que l'épargne publique leur a confiés la rémunération la plus élevée possible ? » et M. Noblemaire ajoute : « Ce qu'on ne songe pas à dire à un industriel ordinaire, pourquoi donc n'hésite-t-on pas à le dire aux chemins de fer ? Y a-t-il donc deux vérités commerciales ? » La puissante argumentation de M. Noblemaire, c'est la logique même.

Et maintenant, est-il vrai de dire que les tarifs d'importation homologués sur la demande des compagnies atténuent les droits de douane ?

---

(1) *Revue des Deux-Mondes*, 1er novembre 1890.

Pour répondre à ces objections, les compagnies, par lettre du 26 mai 1883, ont pris l'engagement « de modifier, en ce qui concerne les tarifs qui ont pour objet l'importation en France des marchandises de provenance étrangère, toute combinaison de prix dont l'effet pourrait être d'altérer les conditions économiques résultant de notre système douanier, sous la seule réserve que les marchandises qu'ils visent ne soient pas importées en France à plus bas prix par d'autres voies de transport ». Les compagnies se sont engagées de plus « à appliquer, sur les réquisitions du Ministre, les prix de transit aux expéditions faites sur l'étranger par toutes les gares intermédiaires entre les deux gares d'entrée et de sortie et même par toutes les gares situées sur les embranchements de part et d'autre de l'itinéraire direct dans une zone de 50 kilomètres, pourvu que dans ce dernier cas, le parcours de la gare expéditrice à la gare de sortie ne soit pas plus long que le parcours total en transit de la gare d'entrée à la gare de sortie. »

La bonne volonté des compagnies de chemins de fer est donc manifeste en ce qui concerne surtout ces tarifs de pénétration, dont l'origine doit être attribuée à la concurrence faite par la navigation.

L'opinion publique se trompe en leur reprochant de n'accorder des réductions à l'importation étrangère que contraintes et forcées.

BIBLIOGRAPHIE

Aucoc. — Conférences sur l'administration et le droit administratif (1885-1886, 2e édition, 3 vol.).

Bédarride. — Des chemins de fer au point de vue des transports (2 vol. in-8°, 1881).

Colson. — Cours d'économie politique (4 vol., 6 liv.) V. liv. VI : Les travaux publics et les transports, 1907.

— Transports et tarifs (1908, 3e édition, 1 vol. in-8°).

Duverdy. — Traité du contrat de transport (in-18, 1874).

— Traité pratique et juridique de l'application des tarifs (in-8°, 1866).

Emion. — Traité de l'exploitation des ch. de fer 1864-1865, 1 vol. in-18).

Féraud-Giraud. — *Code des transports* (T. I et II).

Grasset (B.). — Des prix en matière de transport, 1905.

Hoffmann. — Les tarifs des ch. de fer, 1889.

Josserand (L.). — Les transports, 1910.

Lillet. — Considérations économiques sur la tarification française.

Lamy. — Manuel pratique des transports par ch. de fer (1908, 6e édition, 1 vol in-8°).

Lyon-Caen et Renault. — Traité de droit commercial (T. III).

Laurent. — Principes du droit civil français (1869-1878, 3e édition, 33 vol. in-8°). V. t. III.

Picard. — Les ch. de fer français : étude historique sur la constitution et le régime du réseau (1886, 6 vol. in-8°).

Palaa. — Dictionnaire législatif des ch. de fer (2 vol. in-8°, 1887).

Rousseau. — Considérations sur les tarifs des ch. de fer, 1888, t. I.

Rivière. — Répétitions écrites sur le Code de commerce.

Sarrut. — Législation et jurisprudence sur le transport des marchandises par ch. de fer, 1 vol., 1874.

Troplong. — Traité du Louage, t. III.

Ulrich. — Traité général des tarifs des ch. de fer, 1890.

Journal des Transports. — Directeur : H. Hagnet.

Noblemaire (G.). — Les tarifs de pénétration. *Revue des Deux-Mondes,* 1er novembre 1890.

Sibille (M.), député. — Rapport à la Chambre des députés, n° 2946. Enquête sur la situation critique de la viticulture, 23 décembre 1909.

TABLE DES MATIÈRES

Pages

INTRODUCTION 7

PREMIÈRE PARTIE

CHAPITRE PREMIER. — Détermination des prix de transport. Considérations économiques. Lois économiques naturelles en matière de tarifs. Valeur d'un transport. Prix de revient partiel et prix de revient moyen, la tonne en sus. Variation des prix entre la valeur du transport et son prix de revient partiel 21

CHAPITRE II. — De l'établissement des tarifs et de la fixation des taxes. De l'homologation des tarifs 43

DEUXIÈME PARTIE

CHAPITRE PREMIER. — Des diverses espèces de tarifs 67

Section première. — Classification des tarifs..... 67

Section II. — De l'égalité dans la perception des taxes 74

Section III. — De l'utilité et de la légalité des tarifs spéciaux, différentiels et conditionnels. 86

Pages

CHAPITRE II. — Caractère juridique des tarifs..... 94

CHAPITRE III. — Règles relatives à l'application des tarifs. Barèmes et distances d'application. Réexpédition. Prix fermes. Soudure et clauses des stations intermédiaires. Tarifs communs. Choix du tarif et de la voie à suivre. Délais de transport. Indemnités pour retard. 111

CHAPITRE IV. — Factage. Camionnage. Correspondance. Frais accessoires..... 165

APPENDICE 203

BIBLIOGRAPHIE 207

Montpellier, le 16 mai 1911
Vu le Doyen de la Faculté,
VIGIÉ.

Montpellier, le 8 mai 1911
Vu : Le Président de la Thèse
Jules VALERY

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :
Montpellier, le 17 mai 1911
Le Vice-Président du Conseil de l'Université,
Pour le Recteur,
G. MASSOL.